CMXLVII SEDUTA

MERCOLEDÌ 4 MARZO 1953

(Pomeridiana)

Presidenza del Presidente PARATORE

INDI

del Vice Presidente MOLÈ ENRICO

INDICE

Disegni di legge (Approvazione da parte di Commissione speciale) . . . . . *Pag.* 39058

Disegni e proposte di legge (Deferimento all'approvazione di Commissioni permanenti) . . . 39057

Disegno di legge: « Proroga del funzionamento dell'Ufficio per il recupero delle opere d'arte e del materiale storico e bibliografico nazionale » (1625) (Discussione e approvazione, con modificazioni):

BISORI 39060
FERRABINO 39061
SEGNI, *Ministro della pubblica istruzione* . . 39061, 39064
MAZZONI 39061, 39063
CARELLI 39063
RUSSO, *relatore* 39064

Disegno di legge: « Ulteriore proroga della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore della industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (2813) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (Discussione e approvazione, con modificazioni):

RICCI 39065, 39089 39090, 39093
MEACCI 39069
RAVAGNAN 39070
LANZETTA 39071, 39089
TOMMASINI 39073, 39088
CAPPELLINI 39075
PANETTI . . . . . *Pag.* 39077
PUCCI 39079
CORBELLINI, *relatore* 39080
CAPPA, *Ministro della marina mercantile* . . 39081, 39089, 39090, 39093

Interrogazioni (Annunzio) 39094

Proposta di legge (Deferimento all'esame di Commissione permanente) 39058

Registrazioni con riserva (Trasmissione di elenco) 39059

Relazioni (Presentazione) 39059

Sull'ordine dei lavori:

SEGNI, *Ministro della pubblica istruzione* . . 39060
CAPPA, *Ministro della marina mercantile* . . 39065
RUGGERI 39078
PRESIDENTE 39079

La seduta è aperta alle ore 16.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*, dà lettura del processo verbale della seduta del giorno precedente, che è approvato.

Deferimento di disegni e di proposte di legge all'approvazione di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che, valendomi della facoltà conferitami dal Rego-

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

lamento, ho deferito il seguente disegno e le seguenti proposte di legge all'esame e all'approvazione:

della 6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti):

« Modificazioni alla legge 7 febbraio 1951, n. 82, concernente la istituzione del Centro nazionale per il catalogo unico delle biblioteche italiane e per le informazioni bibliografiche » (2840), d'iniziativa del senatore Parri;

della 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile):

« Disposizioni per le concessioni di viaggio sulle ferrovie dello Stato » (2829), previo parere della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

della 10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale):

« Aumento dell'indennità di contingenza ai lavoratori addetti alla vigilanza, custodia e pulizia degli immobili urbani » (2833), d'iniziativa del senatore Mariani.

Deferimento di proposte di legge all'esame di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito le seguenti proposte di legge all'esame:

della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere):

« Modifica all'articolo 411 del Codice civile » (2841), d'iniziativa del deputato Dal Canton ed altri (*Approvata dalla Camera dei deputati*);

della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Delega al Governo per la emanazione di nuove norme sui monopoli di Stato » (2842), d'iniziativa del deputato Colitto (*Approvata dalla Camera dei deputati*).

Approvazione di disegni di legge da parte di Commissione speciale.

PRESIDENTE. Comunico che nella riunione di stamane la Commissione speciale per la ratifica dei decreti legislativi emanati dal Governo durante il periodo della Costituente ha esaminato ed approvato i seguenti disegni di legge:

« Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 17 dicembre 1947, n. 1599, concernente l'istituzione della scuola popolare contro l'analfabetismo » (2596) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Ratifica di decreti legislativi concernenti il Ministero della pubblica istruzione, emanati dal Governo durante il periodo dell'Assemblea costituente » (2659) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 2 agosto 1946, n. 258, concernente norme transitorie circa i matrimoni contratti, senza autorizzazione e senza il requisito dell'età, da sottufficiali e militari di truppa delle Forze armate dello Stato, ed estensione agli ufficiali delle Forze armate dello Stato, in determinate condizioni, delle disposizioni del decreto legislativo luogotenenziale 4 marzo 1945, n. 225 » (2661) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Ratifica del decreto legislativo 14 novembre 1946, n. 591, concernente abrogazione dell'articolo 1 della legge 14 giugno 1940, numero 1025, concernente i requisiti militari per l'ammissione ai concorsi ad impieghi civili nell'amministrazione militare della guerra » (2662) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Diniego di ratifica del decreto legislativo 12 dicembre 1947, n. 1742, concernente aumento della indennità di accademia prevista per i sottufficiali ammessi a frequentare i corsi presso le Accademie militari » (2664) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 21 aprile 1948, n. 753, concernente temporanee modificazioni all'ordinamento dell'Accademia militare per gli anni accademici 1945-46 e 1946-47 » (2267) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Ratifica del decreto legislativo 1° novembre 1946, n. 475, concernente ulteriore proroga dei termini per il versamento al " Fondo indennità impiegati " degli accantonamenti per l'adeguamento dei contratti di assicurazione e di capitalizzazione » (2668) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Ratifica del decreto legislativo 25 gennaio 1947, n. 14, concernente provvedimenti per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali » (2676) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Ratifica del decreto legislativo 5 marzo 1948, n. 121, concernente provvedimenti a favore di varie regioni dell'Italia meridionale e delle Isole » (2682) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Ratifica del decreto legislativo 30 giugno 1947, n. 568, concernente disposizioni riguardanti l'assistenza sanitaria al personale dipendente dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato » (2716) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Diniego di ratifica del decreto legislativo 26 ottobre 1946, n. 394, concernente istituzione del servizio telegrafico diretto fra utenti telegrafici » (2719) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Ratifica del decreto legislativo 22 marzo 1948, n. 504, concernente nuovo ordinamento del personale dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici » (2721) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Diniego di ratifica del decreto legislativo 13 dicembre 1947, n. 1753, concernente trattamento degli operai addetti alla costruzione e manutenzione delle linee telegrafiche e telefoniche e al servizio automezzi » (2722) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Ratifica del decreto legislativo 26 ottobre 1946, n. 262, concernente emissione di un prestito redimibile denominato " Prestito della Ricostruzione - Redimibile 3,50 per cento " » (2723) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Ratifica del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1243, concernente norme sullo stato giuridico e la carriera del personale di segreteria degli Istituti di istruzione media, classica, scientifica e magistrale » (2724) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Ratifica del decreto legislativo 27 giugno 1946, n. 107, concernente revisione dello stato giuridico ed economico dei segretari-economi e dei vice segretari degli Istituti e delle scuole di istruzione media tecnica » (2725) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Comunico che il senatore Romano Antonio ha presentato, a nome della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere), la relazione sulla proposta di legge, d'iniziativa dei deputati Berlingieri ed altri:

« Proroga della durata delle occupazioni di immobili privati, ad uso di alloggio, disposte a favore dei senza tetto, in forza del decreto legislativo luogotenenziale 9 giugno 1945, n. 305, e del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261 » (2509).

Comunico altresì che il senatore Sacco ha presentato, a nome della 10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale) la relazione sul disegno di legge:

« Disciplina delle cooperative di emigrazione » (2608).

Queste relazioni saranno stampate e distribuite. La relativa proposta ed il relativo disegno di legge saranno iscritti all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Trasmissione di elenco di registrazioni con riserva.

PRESIDENTE. Comunico che è pervenuto dalla Corte dei conti l'elenco delle registrazioni con riserva effettuate nella seconda quindicina di febbraio.

Tale elenco sarà trasmesso alle Commissioni competenti.

Inversione dell'ordine del giorno.

SEGNI, *Ministro della pubblica istruzione*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SEGNI, *Ministro della pubblica istruzione*. Onorevole Presidente, io chiedo l'inversione dell'ordine del giorno per poter discutere al primo numero il disegno di legge: « Proroga del funzionamento dell'Ufficio per il recupero delle opere d'arte e del materiale storico e bibliografico nazionale », progetto di grande urgenza che deve essere anche approvato dalla Camera dei deputati prima della sua chiusura, dato che in questo momento abbiamo da recuperare un ingente numero di opere d'arte dalla Germania, in base ad un accordo con quel Paese.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Discussione ed approvazione, con modificazioni, del disegno di legge: « Proroga del funzionamento dell'Ufficio per il recupero delle opere d'arte e del materiale storico e bibliografico nazionale » (1625).

PRESIDENTE. Procediamo allora alla discussione del disegno di legge: « Proroga del funzionamento dell'Ufficio per il recupero delle opere d'arte e del materiale storico e bibliografico nazionale ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Ha facoltà di parlare, a nome della Commissione, l'onorevole Presidente della Commissione stessa.

FERRABINO. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro della pubblica istruzione.

SEGNI, *Ministro della pubblica istruzione*. Il Governo è d'accordo con le conclusioni della Commissione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli nel testo proposto dalla Commissione.

Si dia lettura dell'articolo 1.

CERMENATI, *Segretario*;

Art. 1.

Il funzionamento dell'Ufficio per il recupero delle opere d'arte e del materiale bibliografico, scientifico e didattico di cui al decreto luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 385, al decreto legislativo 16 aprile 1948, n. 609, ed alla legge 26 febbraio 1949, n. 82, è prorogato fino al 31 dicembre 1953.

L'Ufficio di cui al comma precedente dispone dei mezzi personali e del materiale di cui agli articoli 3 e 4 del decreto luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 385.

PRESIDENTE. I senatori Mazzoni e Bisori hanno proposto di sostituire, nel primo comma, alla data: « 1953 » l'altra: « 1954 ».

Il senatore Bisori ha facoltà di illustrare questo emendamento.

BISORI. Avrei preferito che l'emendamento fosse stato svolto dal senatore Mazzoni, che conosce l'argomento più a fondo di me.

Posso ricordare che, replicando circa due mesi fa alla risposta che il Sottosegretario alla pubblica istruzione aveva dato ad una mia interrogazione, illustrai il buon funzionamento dell'Ufficio recuperi e l'opera veramente proficua che esso ha svolta finora. Non mi ripeto. Dico soltanto che, siccome è ora in discussione la proroga dell'Ufficio, serietà vuole che la proroga stessa sia concessa, ormai, non fino al 31 dicembre 1953, ma fino al 31 dicembre 1954. Questo per una ragione molto semplice. Siamo già al 4 marzo e — prima che questo disegno di legge vada alla Camera, prima che la Camera lo approvi, prima che avvenga la pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* — passeranno tre o quattro mesi. L'Ufficio potrà quindi avere i mezzi per il suo funzionamento ulteriore solamente verso giugno o luglio: ed avrà a disposizione circa sei mesi per ultimare la sua opera. Ora è facile prevedere che non la potrà ultimare in tempo così breve, e che occorrerà fra pochi mesi una nuova leggina di proroga da presentarsi al Senato e alla nuova Camera. Meglio sarebbe (mi pare) concedere fin d'ora la proroga al 31 dicembre 1954.

Chiudo ricordando, a proposito delle benemerenze dell'Ufficio recuperi, che in questi giorni è stato ratificato un accordo italo-tedesco in materia di recuperi di opere d'arte, accordo che

l'Ufficio aveva saputo condurre felicemente in porto. Credo si debba esprimere all'Ufficio il riconoscimento del Paese per l'opera che ha svolta: ed esprimerglielo in forma pratica e tangibile, consentendogli di vivere ancora quanto occorra perchè la sua opera venga ultimata.

PRESIDENTE. Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso sull'emendamento in discussione.

FERRABINO. La maggioranza della Commissione non è favorevole all'emendamento Bisori e ritiene che si debba mantenere la data di scadenza del 31 dicembre 1953. Tra l'altro l'Ufficio recuperi, così come era stato congegnato nel 1946, non ha più ragione di esistere dopo la recente Convenzione tra l'Italia e la Germania per lo scambio di opere d'arte. Il concetto stesso di recupero sarebbe oggi intempestivo, in quanto che non si tratta più di recuperare, cioè di fare un'azione di ricerca delle opere abusivamente esportate dall'Italia in Germania, ma è intervenuto un accordo diplomatico che regola la materia. L'opera svolta dal capo dell'Ufficio recuperi in questi anni è certamente degna di lode, lode che gli è stata data ufficialmente sia nella relazione ministeriale sia nella relazione della Commissione. Nulla osta che quest'opera continui, ma in una forma e in una sede nuove. In una forma nuova, perchè non si tratterà più di attività poliziesca di recupero, ma di attività diplomatica. In una sede nuova, perchè la sede idonea non sarà adesso il Ministero della pubblica istruzione, ma il Ministero degli affari esteri.

Per questa ragione la Commissione insiste sulla data del 31 dicembre 1953. A consigliare ciò vi è anzi tutto una considerazione di copertura, oltre a considerazioni di ordine pratico e giuridico che si potrebbero addurre. Ma la considerazione che ho addotta per prima, in certa maniera, taglia la testa al toro, perchè abbiamo dinanzi a noi una situazione di fatto e di diritto totalmente nuova, e la legge ne prende atto, fissando al 31 dicembre 1953 la scadenza dell'Ufficio recuperi.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Ministro della pubblica istruzione ad esprimere l'avviso del Governo.

SEGNI, *Ministro della pubblica istruzione*. Il Governo è d'accordo con la Commissione nel respingere il primo emendamento Mazzoni-Bisori, soprattutto in considerazione delle difficoltà finanziarie di copertura che esso comporta.

BISORI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BISORI. Per quanto riguarda me, e senza in nessun modo vulnerare la libertà dell'altro presentatore dell'emendamento, senatore Mazzoni, dichiaro che, di fronte alla precisa previsione del Presidente della 6ª Commissione, col quale il Ministro si è detto d'accordo, che l'Ufficio recuperi proseguirà la sua opera anche dopo il 1953 passando al Ministero degli affari esteri, non ho difficoltà a che la proroga ora in discussione, e che riguarda l'Ufficio come dipendente del Ministero della pubblica istruzione, sia concessa soltanto fino al 31 dicembre 1953.

MAZZONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Senatore Mazzoni, ha facoltà di parlare, ma per dichiarazione di voto, dato che l'emendamento è stato già svolto in sua assenza dal secondo firmatario. L'emendamento stesso non è stato accolto nè dalla Commissione nè dal Governo.

MAZZONI. Con tutto il riguardo che debbo alla opinione dell'onorevole Ferrabino resto del mio parere, insisto cioè perchè la proroga sia concessa fino al 31 dicembre 1954. Basta fare i conti per vedere che con la proroga di un anno in definitiva verremmo ad accoppare questo Ufficio.

Ora sappiamo, secondo quanto comunicato dai giornali, che vi è un Protocollo tra Adenauer e il Presidente del Consiglio De Gasperi che ha sanzionato, non più tardi di 5 o 6 giorni fa, uno degli atti più cospicui, preparati dall'Ufficio.

Vi è dimostrato che noi abbiamo ancora da recuperare un'infinità di opere d'arte. Tutto quello che voi avete visto nel magnifico volume che è stato pubblicato, nell'esposizione di Palazzo Venezia e nell'esposizione di Firenze, è niente in confronto a quello che sarà recuperato. È sotto la stampa già una seconda pubblicazione importantissima illustrata, che ha una prefazione del Ministro dell'istruzione, Segni, la quale illustra il valore dell'opera compiuta dall'Ufficio recuperi.

Io non posso ammettere che tutto questo sia cancellato, distrutto, e che ci si fidi del domani.

Sono due anni che questo Ufficio in definitiva è paralizzato. Il funzionario di questo Ufficio vive percependo acconti che sono inferiori alla mercede di un aiutante muratore. Il Ministro della guerra gli ha tolto perfino i mezzi. Solo i carabinieri, giustamente detti benemeriti, hanno lasciato i due sottufficiali. Per il resto niente. L'Ufficio procede utilizzando i piccoli avanzi che aveva.

Avete dei dubbi sull'efficacia, sull'utilità e sulla necessità di quest'Ufficio? Restituite a tutt'oggi più di 3.000 opere d'arte trafugate; da recuperare 693; già recuperate e ancora giacenti presso il Collecting Point 93; rintracciate in Austria 27. Fra le opere d'arte recuperate sono capolavori di fama mondiale.

Si stanno giornalmente portando via dall'Italia le cose più belle e folgoranti della nostra arte, con passaporti falsi. Sono in corso procedimenti; ho sentito parlare in questi giorni di miliardi e noi vorremmo stroncare quest'Ufficio? Esso ha fatto una documentazione in ordine alla quale io dissi un giorno in quest'Aula che essa, recante la firma dell'onorevole Gonella, non vuole essere soltanto un documento che fa onore all'opera d'arte italiana, per dimostrare quello che si è fatto per la difesa dei nostri valori spirituali, ma è una accusa implacabile contro il ladroneggio che si è fatto in Italia.

Lo sappiamo bene: in tutte le guerre vi è stata la rapina delle opere d'arte. Ma lo spettacolo abbominevole di un popolo che ruba i propri capolavori per consegnarli al nemico, non mi consta che ci sia nella storia. Lo abbiamo dato soltanto noi. Basterebbe che io leggessi l'elenco di tutte le opere di straordinario valore, dal Discobolo alle « Fanciulle al bagno », della scuola di Fontainebleau, a tanti altri gioielli. E quando qualche solitario — cito, ad onore del vero, anche un fascista, perchè io non sono così fanatico da negare i meriti dove essi sono — per esempio, *rara avis*, il Bottai, si permise di accentuare che non si poteva permettere il vilipendio di tutte le leggi umane ed artistiche, e quando qualche timido funzionario delle Belle arti si permise di opporsi e propose di far almeno pagare le tasse di dogana, ebbe sempre opposto l'ordine perentorio: si passi! Leggetelo, quel volume.

Ho detto più di una volta qui che, se il Governo vuole fare, come ha promesso, la storia della resurrezione italiana, deve cominciare da qui, perchè qui è documentata, specie ad uso dei giovani con documenti autentici, la vigliaccheria somma consumata nei confronti di questo povero Paese, che ha questa fulgida e meravigliosa ricchezza, straziata con la complicità di gente che doveva sorvegliare e non ha sorvegliato, con la complicità di burocrati, che dovevano sapere e fingevano di non sapere.

L'amico Bisori sa, che quando si è trattato di fare l'Esposizione di Firenze, e in essa doveva figurare quel magnifico capolavoro, che è il ritratto di Giuliano de' Medici, uno di quei burocrati, che forse hanno intrigato contro questo ufficio, scriveva: « Manca perchè è stato sottratto dai tedeschi » e non disse quello che dissero i giornali e che sapevano tutti e che lui doveva sapere, cioè che l'opera era stata venduta in America per diverse diecine di milioni.

Orbene, io non entro negli apprezzamenti di ordine personale, perchè l'ho promesso a me stesso. Io ho un solo desiderio: di veder salvare l'Ufficio. Ma se anche trascuro i riferimenti personali, le lodi che sono state fatte all'opera dell'Ufficio dalle autorità estere, dagli alleati, che sono in fondo quelli che hanno contribuito a restituirci le opere d'arte, io non posso tacere di fronte a certe ostilità, per cui si va a cercare il pelo nell'uovo in nome della burocrazia. Questi burocrati, questi carrieristi che difendono così accanitamente i loro privilegi (e su questo da un punto di vista formale non ho niente da eccepire) sono poi sicuri che si sia sempre applicato lo stesso criterio? Or non è molto, con mio grande piacere, è stata elevata all'onore di grado una grande artista che stimo per la bellezza della sua arte. Ma essa era forse addetta nell'Amministrazione dello Stato? Non entrerò nei particolari, perchè ho qui una documentazione abbastanza piccante, ma mi rifiuto di trasformare in cose ingrate questa che è ragione suprema del patrimonio pubblico. Io difendo solo gli interessi dell'Italio nostra. Non abbiamo altra ricchezza che questa. Badate che sono in corso contravvenzioni di milioni per il trafugamento abusivo di opere d'arte e che è in corso soprattutto l'opera del recupero. Io sono venuto — e non per negligenza o colpa mia — tardi e debbo

parlare in sede di dichiarazione di voto, sorvolando su tutto quel che avrei voluto dire in discussione generale. Io domando che il Senato si renda conto della contrarietà che solleverebbe nell'opinione pubblica il sapere che noi lesiniamo su queste cose. Sapete quanto è costata l'opera di recupero dei tesori che abbiamo visto a Firenze e a Roma? Dieci milioni e mezzo. La gente troverebbe strano che mentre si spendono miliardi si neghino poi trenta milioni per proseguire il lavoro per recuperare tutti i nostri capolavori.

Io non sono un giovinotto e sono rotto a tutte le disillusioni, ma di fronte a questo disegno di legge — presentato prima dall'onorevole Gonella, poi sospeso — hanno ragione coloro che affermano che lo Stato è incapace di fare i suoi affari e tratta male chi lo serve. Infatti, se quest'opera fosse stata fatta nell'interesse di un privato, costui l'avrebbe bene apprezzata. Invece da due anni lottiamo; ed in Commissione c'è stato persino chi ha proposto di rimandare tutto agli atti.

Scongiuro quindi il Senato, per una ragione che tocca la dignità dell'Italia, di votare almeno i due anni, perchè sia consentito a questo Ufficio di compiere con spesa modestissima quell'opera che sarà gioia per gli uomini che amano le cose belle ed amano il proprio Paese. (*Vivi applausi*).

CARELLI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARELLI. Vorrei chiedere all'onorevole Ministro se la chiusura dell'Ufficio recuperi comporti un licenziamento di personale. Siccome temo questo, voterò a favore dell'emendamento Mazzoni e Bisori.

SEGNI, *Ministro della pubblica istruzione*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SEGNI, *Ministro della pubblica istruzione*. Qui non si sta liqudando l'Ufficio, se ne sta prorogando l'attività. La questione della liquidazione degli impiegati verrà solo al momento in cui l'Ufficio si dovrà chiudere, e quindi per ora è prematura.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento tendente a sostituire, nel primo comma dell'articolo 1, alla data: « 1953 », l'altra: « 1954 »; emendamento al quale il senatore Bisori ha rinunciato, ma che il primo firmatario, senatore Mazzoni, ha mantenuto. Esso non è accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*Dopo prova e controprova, è approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 1 nel testo emendato.

CERMENATI, *Segretario*:

Art. 1.

Il funzionamento dell'Ufficio per il recupero delle opere d'arte e del materiale bibliografico, scientifico e didattico di cui al decreto luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 385, al decreto legislativo 16 aprile 1948, n. 609, ed alla legge 26 febbraio 1949, n. 82, è prorogato fino al 31 dicembre 1954.

L'Ufficio di cui al comma precedente dispone dei mezzi personali e del materiale di cui agli articoli 3 e 4 del decreto luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 385.

PRESIDENTE. Lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

I senatori Mazzoni, Jannelli, Banfi e Cermignani hanno presentato un articolo aggiuntivo. Se ne dia lettura.

CERMENATI, *Segretario*:

Art. 1-*bis*.

Al Capo dell'Ufficio di cui al precedente articolo sono attribuiti il grado e lo stipendio dei quali è attualmente provvisto.

PRESIDENTE. Il senatore Mazzoni ha facoltà di illustrare questo emendamento.

MAZZONI. Sono uomo di combattimento, ma sono uomo di lealtà: amo soprattutto le cose leali. Mi vergognerei di sostenere di contrabbando una tesi non giusta. Mi appello all'egregio Presidente della Commissione: durante tutta la discussione sulla questione del grado e dello stipendio del capo dell'Ufficio le disposizioni relative erano contenute nell'articolo 2 che vedo soppresso nel testo presentato dalla Commissione. Con l'emendamento da me pro-

posto faccio sì che non si aggiunga anche l'umiliazione al funzionario che dirige questo Ufficio, una volta che ne proroghiamo l'attività, di vedersi mutato il titolo. Si potrà dire che la legge sottintende questa disposizione, ma io sono uomo di campagna, abituato coi contadini a parlare chiaro: dove voglio, dico. Queste sono le ragioni per le quali ho presentato questo emendamento.

PRESIDENTE. Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso sull'articolo aggiuntivo in esame.

RUSSO, *relatore*. La Commissione ritiene superfluo l'articolo aggiuntivo del senatore Mazzoni. All'articolo primo si fa chiaro riferimento alle leggi — di cui si proroga l'efficacia — con cui viene disciplinata la materia riguardante l'Ufficio recuperi: fra l'altro, quelle leggi regolano anche la posizione del capo dell'Ufficio, che ha il titolo e il compenso economico del grado quarto. Il senatore Mazzoni può essere tranquillo poichè il principio per cui egli tanto nobilmente si batte, è debitamente salvaguardato e difeso.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro della pubblica istruzione per esprimere il parere del Governo.

SEGNI, *Ministro della pubblica istruzione*. Il trattamento del capo dell'Ufficio è stabilito con le leggi che vengono, con la presente, prorogate. È quindi esplicito che, con la proroga di dette leggi, anche la posizione economica e giuridica del capo dell'Ufficio viene prorogata. Ritengo superflua l'aggiunta proposta dal senatore Mazzoni.

PRESIDENTE. Senatore Mazzoni, insiste nel suo emendamento?

MAZZONI. Poichè il Ministro conferma solennemente che la norma contenuta nel mio emendamnto è già dettata dall'articolo primo, non ho nessuna ragione di ostinarmi sul mio emendamento.

PRESIDENTE. Passiamo allora all'articolo 2. Se ne dia lettura.

CERMENATI, *Segretario*:

Art. 2.

La presente legge ha effetto dal 1° gennaio 1951.

Le spese di organizzazione e di funzionamento dell'Ufficio di cui alla presente legge fanno carico:

per l'esercizio finanziario 1950-51, al capitolo 259 dello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione;

per l'esercizio finanziario 1951-52, al capitolo 260 dello stato di previsione dello stesso Ministero;

per l'esercizio finanziario 1952-53, al capitolo 255 dello stato di previsione del Ministero predetto.

PRESIDENTE. Il Governo ha presentato un emendamento interamente sostitutivo. Se ne dia lettura.

BISORI, *Segretario*:

« Sostituire la dizione dell'articolo 2 con la seguente:

« La presente legge ha effetto dal 1° gennaio 1951.

« Le spese di organizzazione e di funzionamento dell'Ufficio di cui alla presente legge fanno carico al capitolo 255 dello stato di previsione del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1952-53 e ai corrispondenti capitoli degli esercizi 1953-54 e 1954-1955 ».

PRESIDENTE. Invito la Commissione ad esprimere il suo parere su questo emendamento.

RUSSO, *relatore*. La Commissione è d'accordo col Governo.

PRESIDENTE. Metto allora ai voti l'articolo 2 nel nuovo testo proposto dal Governo e accettato dalla Commissione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Pongo ai voti nel suo complesso, il disegno di legge con le modificazioni apportatevi. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Inversione dell'ordine del giorno.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile.* Vorrei pregare l'Assemblea di consentire di discutere il disegno di legge: « Ulteriore proroga della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento ». Faccio osservare che questo disegno di legge è stato approvato dalla Camera dei deputati e poi, in sede referente, dalla Commissione del Senato. Ora è urgente che sia approvato dal Senato con l'emendamento proposto dal Tesoro — che rende possibile il finanziamento delle costruzioni navali — affinchè possa essere rimandato alla Camera e approvato da questa prima che termini i suoi lavori.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni così resta stabilito.

Discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge: « Ulteriore proroga della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore della industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (2813) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. Procediamo allora alla discussione del disegno di legge: « Ulteriore proroga della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Ricci. Ne ha facoltà.

RICCI. Questo disegno di legge sotto il titolo di « proroga ecc. ecc., » contiene anche cose nuove che forse sarebbe stato bene mettere in evidenza nel titolo stesso. Credo infatti, come ho avuto occasione di dire altre volte, che i titoli dovrebbero essere aderenti al contenuto della legge, perchè diversamente può sorgere l'inconveniente che vediamo verificarsi oggi, che cioè vi è una parte della legge la quale deve essere approvata d'urgenza (se si vuole dare lavoro ai cantieri), e ne consegue che tutta la legge deve essere approvata d'urgenza anche la parte che urgente non è (ma c'è pericolo che il tempo stringe e non si possano dare tempestivamente le ordinazioni).

Una seconda osservazione è questa: avevo io pure chiesto che l'attuale disegno di legge fosse portato in assemblea plenaria e non deciso in Commissione. Quando si tratta di cose di grande importanza sia per la parte finanziaria che per il loro oggetto, ritengo che le Commissioni si dovrebbero limitare a riferire, ma la decisione dovrebbe essere presa dall'Assemblea, non solo in considerazione del numero dei partecipanti, ma anche perchè la discussione dovrebbe essere in pubblico e seguìta dalla stampa e dai cittadini. Ritengo contrario ai principii democratici il sottrarre siffatti progetti all'Assemblea plenaria.

La parte più importante di questo disegno di legge si riferisce alle baleniere. A chi sia balenata questa idea io non so; certo qualche indagine al riguardo sarebbe interessante.

I colleghi ricorderanno che alla 7ª Commissione, nell'aprile 1950, si approvò, in sede deliberante, una variante alla legge Saragat (già approvata in Commissione alla Camera) per la quale lo Stato avrebbe dato un forte contributo alla costruzione di una nave-stabilimento e di 12 cannoniere per la caccia o la pesca (non so quale dei due termini sia più proprio) delle balene e per la lavorazione immediata dei prodotti. Quella proposta è dovuta all'iniziativa del deputato Angelini e chi la sostenne e la fece approvare dalla 7ª Commissione fu il Ministro della marina mercantile di quei tempi, onorevole Simonini.

Naturalmente, queste trovate sono conformi alla eccezionale genialità degli italiani, che li rende capaci di fare qualunque cosa, ovvero si seguono le tradizioni millenarie. Così gli italiani dovevano, solo per la loro genialità, improvvisarsi pescatori di balene, perchè se non erro tradizioni millenarie in materia non ce ne sono. Non credo infatti che gli Etruschi o i Pelasgi, o gli antichi Romani o i Latini cantati da Virgilio avessero la possibilità di pescare balene, per quanto, a dire il vero, le balene a quei tempi venivano anche nel Mediterraneo, e tutti ricorderanno il fatto biblico di Giona che visse in corpo alla balena. Nel golfo di Biscaglia, per esempio, la pesca delle balene fu abbastanza diffusa. La mia erudizione in materia dipende dal fatto che ho creduto bene di occuparmi di questa pratica e mi sono rinfrescato un poco il ricordo (e i libri mi hanno

aiutato) dei tempi in cui studente di ginnasio imparavo la storia naturale. Questo simpatico cetaceo, questo tranquillo animale, che fornisce in gran quantità buone materie per l'industria, è però calmo fino ad un certo punto. Infatti è bene ricordare che la balena irritata diventa feroce ed assale i piccoli bastimenti che le dànno la caccia, e talvolta riesce ad affondarli, facendo delle vittime. Questo succedeva in passato: oggi si adoperano le artiglierie, e le balene non hanno più scampo.

Orbene, l'aver proposto questa legge per le baleniere dimostra come si ignorasse che le balene si van facendosi sempre più rare, cosicchè la detta caccia non è più remunerativa come una volta; e come l'olio di balena, a causa dei progressi tecnici della lavorazione degli olii minerali e degli olii di semi, vada perdendo valore sul mercato. Si ignorava infine che noi, malgrado la nostra genialità, non abbiamo in Italia personale esperto per la caccia alla balena, caccia che avviene nei mari polari.

Malgrado queste ragioni che si sarebbero dovute considerare, e non avendosi dato peso alla realtà in confronto delle lusinghiere speranze venne fatta la legge e poi l'accordo, per il quale lo Stato dava un contributo per la costruzione della nave-stabilimento (stimata 8.300 milioni) di 3.900 milioni e per le 12 navi-cannoniere (stimate 5.700 milioni) di altri 2.700 milioni, con un totale di 6 miliardi e 600 milioni. Il valore di queste costruzioni era di 14 miliardi; abbiamo dunque un concorso dello Stato di 47 per cento.

Appena fatta la legge c'è subito la ditta che domanda ed ottiene di essere assegnataria di questi vantaggi e di costruire le baleniere. Si tratta di una ditta siciliana, una società azionaria di 250 milioni di capitale, con azioni al portatore. Essa si proponeva di ottenere l'ulteriore finanziamento necessario, a parte il contributo dello Stato, dall'I.M.I. (Istituto Mobiliare Italiano) che avrebbe dovuto dare 7 miliardi, i quali, aggiunti al contributo dello Stato, dànno un totale di 13 miliardi e 600 milioni. Il valore di questa flotta peschereccia, ripeto, è di circa 14 miliardi; vedete quindi che quella ditta avrebbe ottenuto quasi l'intera somma necessaria. Senonchè, non bastando questo, ed anche perchè il contributo dello Stato e l'eventuale contributo dell'I.M.I. sarebbero venuti con un po' di ritardo, la Società, che in origine si chiamava « Antartide », poi venne fuori il nome di « Trinacria » — adesso qualcuno mi ha assicurato che c'è un nuovo cambiamento di nome e che si chiama « Lilibeo » — ebbene questa società ottiene, caso eccezionale, dal cantiere di Monfalcone (che appartiene alla Società cantieri dell'Adriatico e cioè all'I.R.I., e cioè allo Stato) delle dilazioni nei pagamenti.

Così fu messa in costruzione la nave-stabilimento non le navi cannoniere: forse mancavano scali disponibili. Oggi tale costruzione, giunta al 16 per cento circa, è sospesa ed i termini assegnati dalla legge sono oltrepassati. È successo che l'I.M.I. non ha dato i 7 miliardi sui quali si faceva affidamento, anzi dice che limiterà il suo concorso a 5 miliardi e mezzo, ma vuole un adeguato aumento del capitale della Società committente e garanzie personali degli amministratori. Il che, trattandosi di una società con azioni al portatore, può anche presentare una certa difficoltà, essendo noto che in casi difficili le società con azioni al portatore più agevolmente possono squagliarsi sicchè non resti più nessuno. Io non so, e il Ministro potrà rispondermi con un monosillabo, se il Governo ha versato oppure no qualche somma in conto contributi.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile.* Niente.

RICCI. Bene. Credo che neanche l'I.M.I. abbia dato. Quindi da parte del Governo e dell'Istituto parastatale finanziatore non c'è alcuna perdita. Se non si procede innanzi nella costruzione (e non si procederà, perchè tutti hanno capito ormai che è un cattivo affare) chi potrà perdere è il cantiere di Monfalcone che ha accordato dilazioni nel pagamento. Siccome la nave-stabilimento è in stato di costruzione pari al 16 per cento, il cantiere di Monfalcone rischia di perdere, su 8.300 milioni che rappresentano il prezzo della nave, circa un miliardo e trecento milioni.

Questa è la situazione. Posso dirvi che, non appena approvata la legge del 1950, negli ambienti commerciali e marittimi subito si disse che si trattava di un cattivo affare e che si sarebbe finito col produrre una nave cisterna in luogo della baleniera. Tutti parlavano di austriaci e di tedeschi che si interessavano della

cosa, di personalità del mondo politico che premevano perchè fossero concessi i vantaggi ai quali mi sono riferito, talchè sarebbe il caso che fosse fatta una indagine per conoscere chi erano gli amministratori e chi sono ancora adesso gli amministratori della società siciliana e anche se siano state fatte pressioni sull'I.M.I. Sull'I.M.I. qualche pressione deve essere stata fatta, e va data lode al Presidente di questo Istituto per aver tenuto duro e non aver voluto rischiare il denaro pubblico.

Ora, si tratta di uscire da questa situazione, e la proposta è contenuta, se non erro, nello articolo 3 del disegno di legge in base al quale la nave-stabilimento diventerebbe precisamente una petroliera e lo Stato concorrerebbe con un sussidio che non sarebbe pari o superiore al terzo del valore, come era per la nave baleniera, ma secondo la prima proposta portata alla Camera dei deputati, di 45.000 lire per tonnellata. Però la Commissione della Camera, più realista del re, fu molto corriva e invece di 45 mila lire per tonnellata avrebbe mantenuto l'intero vantaggio concesso dalla legge Saragat per le petroliere, cioè circa 78 mila lire per tonnellata. Si noti che, a rigore, i costruttori di questa nave baleniera hanno perduto il diritto ad ogni beneficio dovuto dalla legge Saragat perchè sono scaduti i termini e le cannoniere non sono state iniziate. La questione dovrebbe dunque essere affrontata *ex novo,* non essendovi più alcuna relazione con la legge Saragat e a questa nave cisterna si dovrebbe dare non più del sussidio corrispondente alla legge Cappa del giugno scorso, sussidio che, in seguito alla gara che con felice idea fu disposta dalla Marina mercantile, è ridotto a 39.800 lire per tonnellata. Il Ministro Cappa ha poi proposto di dare 45 mila lire per tonnellata. Si tratta di 5 mila lire in più su una nave di circa 20 mila tonnellate, cioè di circa cento milioni. Qualcosa, tanto per farla finita, si può anche dare: quindi la proposta fatta dall'onorevole Ministro in prima istanza mi sembra accettabile. Quel che non capisco è perchè questa cifra di 45 mila lire sia stata portata dalla Commissione della Camera a circa 78 mila lire, il che produce una differenza di 33 mila lire per tonnellata e cioè su 20 mila tonnellate di circa 660 milioni, che verrebbero concessi per salvare l'amministrazione dei cantieri navali di Monfalcone.

Da questa mia esposizione derivano varie conseguenze; l'una che è stato sommamente imprudente l'ammettere ai benefici della legge Saragat una società con piccolo capitale e con azioni al portatore. È imprudente e contro l'interesse dello Stato. La Regione siciliana, contro la linea seguìta dallo Stato italiano, ha rimesso in vigore le azioni al portatore che lo Stato italiano aveva soppresso nel 1940, e la Corte regionale approvò tale disposizione malgrado le proteste dello Stato italiano. Ciò non implica che, quando lo Stato italiano fa delle concessioni, debba considerare alla pari la società per azioni nominative regolarmente costituita secondo le leggi italiane e la società con azioni al portatore costituita contro le leggi italiane nella Regione siciliana.

Domando che in questo disegno di legge e in qualunque altro analogo che venisse in seguito proposto si stabilisca ben chiaro che i contributi dello Stato sono dovuti esclusivamente quando il committente della nave (o l'appaltatore di lavori) se è una società azionaria abbia le azioni nominative. Non si dica che questo è a danno della Sicilia, perchè nessuno impedisce alla società siciliana che concorre ad una gara di rendere le sue azioni nominative. Quello che noi non vogliamo è che lo Stato faccia lo stesso trattamento alle società colle azioni nominative ed a quelle colle azioni al portatore costituita contro la legge.

Una seconda conseguenza è la seguente: perchè si vuole fare il salvataggio dei cantieri di Monfalcone, i quali, avendo proceduto con eccessiva prodigalità, senza seguire le buone norme del commercio, che vuole prudenza e circospezione, hanno fatto largo fido ai committenti di questa costruzione con rischio di perdervi 1.300 milioni? Si dice: ma questi cantieri sono dell'I.R.I. e l'I.R.I. è lo Stato. Sta bene, ragione di più per procedere con giudizio, ma io non ammetto che, perchè le società dell'I.R.I. sono dello Stato, esse possano gestire i loro affari, omettendo e trascurando quei criteri di prudenza e buona amministrazione, che sono alla base di qualunque affare commerciale. A meno che non si scusi questo procedere allegando, conforme al mormorio generale, che questa concessione fu fatta sotto

pressione e raccomandazione di qualche pezzo grosso. Io domando, come ho accennato, che, a questo riguardo, il Ministro dica apertamente qualcosa e mi riservo, ove le spiegazioni non mi appaiano esaurienti, di presentare un'interrogazione e, occorrendo, ricorrere ad altri mezzi.

Vi è, infine, un'altra osservazione che riguarda pure le navi pescherecce. Dice la relazione dell'onorevole Ministro alla Camera circa l'articolo 1, che fu tenuta presente l'inderogabile necessità di non consentire la concessione di ulteriori benefici fiscali e di chiudere il periodo dei privilegi in materia di imposte dirette, in omaggio ai principii ai quali si ispira la riforma tributaria, e giusta il voto al riguardo espresso dalla Commissione finanze e tesoro. Si è quindi escluso che la proroga anzidetta possa estendersi al beneficio della esenzione dell'imposta di ricchezza mobile prevista dall'articolo 9 della legge Saragat. Però si fa eccezione per i motopescherecci e per questa petroliera che viene sostituita alla nave-stabilimento. Non vedo la ragione di questo trattamento di favore. Non è dunque possibile che in Italia esista una legge fiscale veramente eguale per tutti e senza eccezioni? Ogni legge che ammette eccezioni costituisce qualche privilegio. Il legislatore vuole la legge o il privilegio? Domando che questa saggia deliberazione di non consentire più privilegi sia rigorosamente applicata. Dopo tutto, o queste navi che si costruiscono e che passeranno quanto prima in esercizio non rendono, ed allora la imposta di ricchezza mobile non ha applicazione, oppure rendono, ed allora è giusto che l'armatore paghi allo Stato l'imposta. Concludo chiedendo la soppressione del relativo comma dell'articolo 1.

C'è ancora qualcosa da dire all'articolo 7. Tale articolo si occupa non soltanto delle costruzioni, ma anche delle riparazioni. Io ho avuto occasione di parlare con i riparatori delle navi e l'onorevole Cappa saprà già che cosa essi domandano.

I riparatori delle navi osservano che il disposto dell'articolo 7 non è giusto ed è contrario ai loro interessi. Dice tale articolo: il contributo, ecc., è corrisposto, anche per le domande presentate entro il 27 marzo 1952, al committente dei lavori di riparazione e di modificazione di navi mercantili. Nella relazione del Ministro è spiegato che, essendo dubbio secondo il testo della legge Saragat, se questi contributi spettino materialmente alla nave in costruzione o riparazione ovvero al cantiere od officine di riparazione, si chiarisce in detto articolo 7 che essi devono essere pagati all'armatore.

Orbene, si osserva che la legge Saragat, riferendosi alla precedente legge Benni, era abbastanza chiara al riguardo, tanto è vero che i contributi furono sempre percepiti dai riparatori. Ed è logico, perchè sono essi che fanno le dichiarazioni dei materiali ricevuti in franchigia e dei materiali per i quali lo Stato deve corrispondere un rimborso. Il riparatore è in casa sua, a contatto continuo colla Finanza. L'armatore non è sempre sul luogo.

CAPPA. *Ministro della marina mercantile.* Le domande sono quasi tutte firmate dagli armatori.

RICCI. Stando al memoriale presentato dai riparatori, le domande sono sempre state firmate da essi.

CAPPA. *Ministro della marina mercantile.* Non è esatto.

RICCI. Comunque sottopongo questa pratica all'onorevole Ministro.

C'è anche un'altra considerazione. Qui si opererebbe in via retroattiva, cioè sarebbero cancellate tutte le domande di contributo che non sono state presentate dagli armatori a partire da una data ormai superata. Si osserva che o nella totalità o parzialmente sono in corso domande di contributi fatte da riparatori, ed essendo trascorsi i termini assegnati dalle leggi finora in vigore, non è possibile ritornarvi sopra. Nè d'altronde sarebbe cosa giusta, poichè in base a quella situazione sono stati fatti contratti fra privati. Io comprenderei che si parlasse di un nuovo sistema di liquidazione del contributo come proposto, ma non con effetto retroattivo, bensì con effetto dalla data di validità della presente legge.

Quanto poi al dire che le domande sono state firmate tutte dagli armatori, non posso pronunciarmi non avendole viste; ma ho qualche dubbio perchè mi pare inverosimile che questi costruttori navali, ditte tutte importanti e ben conosciute (c'è per esempio l'Ansaldo pure dell'I.R.I.) firmino memoriali di questa natura as-

serendo una cosa per un'altra. Ad ogni modo questo punto si potrà chiarire. Ripeto che in linea di consuetudine e, direi anche, in linea di diritto sembra giusto che il contributo sia dato ai riparatori. Lo stesso concetto ho sentito esporre più volte dall'onorevole Ministro, quando affermava che il contributo per la costruzione di navi nuove deve essere dato al cantiere, e non all'armatore.

Pregherei l'onorevole Ministro di voler prendere in considerazione anche questa pratica.

Io dichiaro fin d'ora che, sentiti i chiarimenti dell'onorevole Ministro, mi riservo di presentare emendamenti.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Meacci. Ne ha facoltà.

MEACCI. La legge è stata già altre volte prorogata: fu discussa dal Senato nelle sedute del 22, 24 e 25 febbraio 1949 e approvata in quest'ultima. Numerose furono le critiche da tutte le parti e unanime il riconoscimento della necessità di alcuni emendamenti. Tuttavia la legge 8 marzo 1949, n. 75, fu allora approvata come era stata presentata. Ma io voglio ricordare qui le parole di alcuni colleghi: del senatore Ferrari e del senatore Battista. Il senatore Ferrari disse: « Come è venuta a noi questa legge? È venuta come una spada di Damocle; i cantieri in esaurimento anzi in agonia, migliaia di disoccupati, minaccia di licenziamenti in massa. Quindi urgenza assillante ... ». Il senatore Battista disse invece: « indubbiamente, come già venne notato in Commissione e come ha notato l'onorevole Ferrari, questa legge ci è arrivata con eccessiva fretta. In un certo momento della discussione, tutti noi ci siamo sentiti presi dalla responsabilità che ci saremmo assunta ritardandone la discussione e proponendo degli emendamenti ».

Aspre critiche furono mosse alla legge: critiche di fondo per i suoi stessi scopi, per il contributo a fondo perduto e per le altre agevolazioni previste e, soprattutto, per le disposizioni di quell'articolo 2 di cui parleremo in seguito. Il collega Zoli si espresse con queste parole: « Le argomentazioni del Ministro, con tutto il rispetto che gli portiamo, non ci hanno persuaso. Non si tratta di un incentivo, ma si tratta di accordare, a persone che già hanno avuto notevoli agevolazioni, un'ulteriore agevolazione; cioè, che i loro utili, diversamente da quelli di tutti i cittadini, siano esenti da imposte. È chiaro che la possibilità degli utili costituisce l'unico incentivo e non occorre l'ulteriore incentivo della esenzione degli utili dai normali tributi. Sia chiaro perciò che unicamente per ragioni di particolare urgenza, oggi si vota il disegno di legge ». E la legge fu così approvata. Nella seduta del 25 febbraio 1949, approvammo con tutta urgenza una legge con la quale in un triennio si sarebbe dovuto realizzare un programma per 260 mila tonnellate di naviglio. Che cosa è avvenuto poi? Una proroga il 15 dicembre 1949, una proroga il 12 maggio 1950, una proroga il 7 febbraio 1951 e una proroga in corso di discussione oggi 4 marzo 1953. Tutto questo dimostra una cosa sola: con quanta faciloneria e superficialità fu presentata inizialmente la legge. Nessuno studio serio, nessun programma chiaro ed organico. Comunque, quel superficialone politico che è l'onorevole Saragat, allora Ministro della marina mercantile, inserì nel disegno di legge quell'articolo 2 che al secondo comma dice: « Spetta al Ministro della marina mercantile, sentito il parere del Comitato tecnico di cui all'articolo seguente, di ammettere ai benefici del presente capo le costruzioni che meglio rispondano agli scopi indicati nell'articolo 1 ».

Al terzo comma: « Se le richieste superano il limite di tonnellaggio complessivo previsto, il Ministro può promuovere, indicando le modalità e i termini, i raggruppamenti dei richiedenti ai fini della costruzione delle singole navi ».

Al quarto comma: « Se le richieste superano il limite di tonnellaggio complessivo previsto, il Ministro, fermo il disposto dell'articolo 13, può prorogare per oltre un anno », ecc.

Al sesto comma: « Il Ministro per la marina mercantile, sentito il Comitato previsto dall'articolo 3, provvede alla ripartizione del complesso del tonnellaggio delle navi da costruire fra i vari cantieri navali italiani », ecc. ecc.

Tutto decide il Ministro della marina mercantile.

Il Senato discusse ed approvò nella seduta del 9 agosto 1951 il disegno di legge 1758, già approvato dalla Camera, « Completamento ed integrazione del programma navale di cui alla legge 8 marzo 1949 ». Altri 8 miliardi e 600 milioni di contributi a fondo perduto, con as-

soluta urgenza anche quella volta. Fu, credo, la prima preoccupazione del ministro Cappa. Di questi 8 miliardi e 600 milioni, lo dice l'onorevole Corbellini nella sua relazione, fu tenuta a disposizione per la costruzione della flotta baleniera, considerata già con legge 12 maggio 1950, la somma di 6 miliardi e 600 milioni, di cui 3 miliardi e 900 milioni per una nave stabilimento e due miliardi e 700 milioni per dodici baleniere. Che cosa ci si viene a dire oggi con questo disegno di legge? Oggi a quattro anni di distanza da quando fu approvata la legge di cui oggi si discute la proroga, ci si dice che quel programma triennale, tanto urgente allora e a maggior ragione oggi, è ben lontano dalla sua realizzazione. Ci si dice che il programma della costruzione della flotta baleniera fu un errore, ci si dice che il Ministro della marina mercantile per quel famoso articolo 2 ammise ai benefici per la costruzione della nave stabilimento prevista con la legge del 12 maggio 1950, una società, la « Trinacria » che non era in grado di offrire garanzie sufficienti. L'Istituto di credito mobiliare si è rifiutato di concedere il finanziamento richiesto dalla società « Trinacria » per la mancanza delle dovute garanzie. Questa è l'affermazione dell'onorevole Corbellini, relatore e presidente della nostra Commissione. La costruzione della nave è stata sospesa e la costruzione delle baleniere sembra che non sia mai stata iniziata. Altro che lavori per i cantieri e per gli operai disoccupati! Come mai il Ministro ammise a contributo la sola società « Trinacria », società che non offriva alcuna garanzia? Quando un Ministro reclama e ottiene poteri così ampi come quelli contemplati nell'articolo 2 della legge 8 marzo 1949, deve sentire tutta la responsabilità. Il nostro Ministro di questi poteri ha fatto un pessimo uso, egli dovrebbe dimettersi. (*Interruzioni del Ministro della marina mercantile*). La legge degli otto miliardi ce l'ha portata il ministro Cappa. Quale garanzia comunque ha il Parlamento ed il Paese per quel che verrà in seguito per l'articolo 2? Qui siamo al solito ritornello. Ancora oggi che cosa ci si dice? Che i cantieri sono fermi, come quattro anni fa. Ancora oggi ci si chiede di approvare la legge perchè i cantieri sono fermi ed abbiamo centinaia di migliaia di disoccupati. Noi voteremo questa legge in quanto un certo numero di famiglie potrà nutrirsi di questo duro pane e non entriamo nel merito per facilitarne l'approvazione, perchè altrimenti dovremmo presentare degli emendamenti e voi stessi ne presentereste. Voglio però ricordare al ministro Cappa che nel febbraio del 1952 il collega Roveda presentò una proposta di legge con la quale si proponeva l'inizio di un rinnovamento organico della Marina mercantile, ma questa proposta fu insabbiata ed i rappresentanti dell'organizzazione sindacale furono dal Ministro esclusi da quella Commissione studi nominata, se non erro, verso la fine del 1952. Oggi si parla di petroliere e non più di baleniere, ma la costruzione di petroliere è qualche cosa di utile per la guerra, mentre non risolve il problema del risanamento della Marina mercantile e quello della vita dei cantieri. La verità è che anche queste leggi dal marzo del 1949 ad oggi dicono una cosa sola, dicono l'incapacità del nostro Governo a risolvere i problemi del popolo italiano, al quale popolo italiano voi volete truffare quel premio di maggioranza che esso vi nega per quello che avete fatto e per quello che vi proponete di fare. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Ravagnan, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme con i senatori Meacci e Lanzetta. Se ne dia lettura.

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato, in riferimento all'articolo 4, lettera *b*) del presente disegno di legge, con cui viene assegnata la somma di un miliardo per lo sviluppo e la rinnovazione del naviglio peschereccio e della relativa attrezzatura, impegna il Governo, e per esso il Ministro della marina mercantile, a tenere nella dovuta considerazione, nell'assegnazione di tali fondi, le esigenze di aiuto all'attività ed allo sviluppo della cooperazione peschereccia ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Ravagnan.

RAVAGNAN. L'argomento del quale mi occupo in modo particolare è il problema della marina da pesca. Sebbene sia da prendere atto che finalmente in un disegno di legge entra, sia pure di straforo, il problema della marina da pesca, sembra che il Governo non si sia

deciso a dare a questo settore dell'attività marinara e dell'attività economica in genere del Paese l'importanza che esso merita. Ha perfettamente ragione il nostro collega Ricci a rilevare che troppo spesso, in proposte e disegni di legge che mirano a un determinato fine, vengono inclusi argomenti che riguardano settori particolari, i quali meriterebbero appunto di essere trattati a parte, di essere considerati sulla base della importanza che essi hanno nell'economia del Paese, e in modo particolare, per quel che riguarda questo settore, nell'economia sociale del Paese. Malauguratamente occorre ancora osservare a questo proposito che, trattandosi di venire incontro ai problemi della pesca si è trascurato di occuparsi della pesca di massa, per occuparsi delle baleniere, delle quali, a quanto pare, in nessun settore di una certa ampiezza dell'opinione pubblica italiana si è mai discusso, poichè il problema non è mai esistito tradizionalmente nel nostro Paese. Credo che il Ministro della marina mercantile, come hanno chiesto gli altri colleghi che hanno parlato prima di me, dovrà dare delle spiegazioni esaurienti a questo proposito, perchè la conoscenza del fatto, sia pure riparabile con questo disegno di legge, non potrà che sollevare un grandissimo scandalo in mezzo alla categoria dei pescatori italiani che, come tutti sanno, è una delle categorie più depresse.

Detto questo, passo all'ordine del giorno testè letto. Esso non ha bisogno di una lunga illustrazione perchè si riferisce all'articolo 4, lettera *b*) del presente disegno di legge per cui si propone di assegnare la somma di un miliardo per venire incontro alle necessità di rinnovamento e di sviluppo della marina da pesca. Mi permetto di ricordarle, onorevole Ministro, che tra le categorie addette alla pesca è da prendere in considerazione quella categoria organizzata in un determinato modo che va sotto il nome di cooperazione peschereccia. Non vorrei che l'episodio delle baleniere si potesse ancora riprodurre, sia pure in misura ridotta, con l'attribuire una parte troppo grande delle provvidenze che sono proposte in questo disegno di legge, alla parte economicamente più forte, più robusta della marina da pesca, trascurando il settore più debole, il quale comprende la massa più grande degli addetti alla pesca, e cioè il piccolo naviglio.

Tutti possiamo desiderare uno sviluppo tale della nostra marina da pesca per cui passi dalla sua base attuale semi-artigianesca a livelli superiori, ma questo non può essere visto che in prospettiva. Attualmente le cose stanno diversamente.

Io penso dunque che su questo particolare settore dovrebbe rivolgersi l'attenzione del Ministro e in questo settore rientra la cooperazione. Noi non domandiamo per questa particolari privilegi, ma ricordiamo al Governo che la Costituzione impone ai poteri dello Stato di aiutare, di sostenere la cooperazione.

Per questi motivi particolari, e per gli altri motivi generali pensiamo che si terrà conto del mio ordine del giorno e che esso possa avere l'approvazione dell'Assemblea e l'appoggio del Ministro. (*Approvazioni dalla sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Lanzetta. Ne ha facoltà.

LANZETTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io sarò breve. Anzitutto una scherzosa constatazione. Il ministro Cappa, che ripetutamente abbiamo dovuto tartassare come responsabile del Ministero della marina mercantile, per avere egli continuato sostanzialmente, come i suoi predecessori, a non darci la sensazione della effettiva esistenza di una politica della marina mercantile, una volta tanto è scevro di responsabilità e può dimostrare che egli non è personalmente colpevole a proposito della questione delle baleniere.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Il Governo è solidale.

LANZETTA. Il Governo è solidale, ma si scompone nei suoi elementi. A quel tempo era Ministro l'onorevole Simonini. Detto questo aggiungo che io stesso debbo compiere un atto di contrizione. In realtà anche io ho creduto alla possibilità di sviluppo di una tale iniziativa, non perchè nella tradizione del nostro Paese ci fosse questa pesca, ma perchè nella tradizione del nostro Paese vi è la miseria che aguzza l'ingegno e rende spesso realizzabili le cose che per altri potrebbero apparire rischiose.

Infatti io intervenni in quella seduta, in cui presiedeva la Commissione proprio il senatore Cappa, per appoggiare la costruzione di queste baleniere, dato che il Ministro ci aveva

parlato della possibilità che una ditta italiana, che in quel tempo era già *in pectore* se non mi sbaglio, provvedesse alla costruzione di una flotta di baleniere con serie prospettive di sviluppo. In Italia non avevamo precedenti, ma avevamo allora ed abbiamo tuttora il grosso problema della ricerca di mari più pescosi di quelli che ci circondano. La crisi della pesca adriatica, aggiunta ad un po' di crisi di pesca nel Tirreno, ci aveva resi convinti della necessità di darci, come primo passo, ad una pesca mediterranea, successivamente ad una pesca di altura atlantica, e infine, *extrema ratio,* anche ad una pesca nei mari del Nord, dove si pratica principalmente la pesca delle balene.

Il fatto che in Italia non ci fosse una tradizione di questo genere di pesca non poteva essere un ostacolo insormontabile. Si sarebbero potute trovare le maestranze adatte. L'essenziale era che si fosse voluto fare tutto con serietà.

D'altra parte non avevamo neanche precedenti per la pesca oceanica, eppure l'Italia ha fatto brillantemente anche pesca di tal genere. Non è a dire quindi che fosse condannabile in partenza quella iniziativa semplicemente perchè mancavamo di tradizioni di pesca di balene, ma soltanto perchè in Italia non fu affrontato quel problema con la dovuta serietà. Il responsabile principale — lo ha detto anche il collega Corbellini — della non seria valutazione del problema fu certamente il Ministro dell'epoca, il quale, dopo di essersi reso garante della bontà dell'iniziativa, non fece procedere, con la maggiore oculatezza, agli accertamenti necessari perchè una ditta seria affrontasse questo grosso problema.

Oggi dobbiamo constatare che l'iniziativa della pesca delle balene è una iniziativa fallita, e con il fallimento di questa iniziativa è fallito anche il tentativo di evadere dalle strettoie di una pesca misera.

Passando ad altro argomento rispondo alla domanda: « Fu una legge presentata con faciloneria quella Saragat »? Questa domanda l'ha rivolta il nostro collega Meacci. Io non voglio certamente avallare la politica della marina mercantile fatta dal ministro Saragat, tanto più che proprio qui in Senato più di una volta sono dovuto intervenire per criticarla; però debbo riconoscere che quella legge presentata nel 1948 stette a rappresentare l'inizio, sia pure modesto ed insufficiente, di una qualche politica della marina mercantile. Ma al tempo stesso debbo lamentare che, a distanza di anni, neppure quelle somme relativamente modeste ed insufficienti, stanziate in quel tempo, siano state utilizzate per intero.

Non si trattava di un grosso programma. Era anzi molto modesto. Forse la legge dal punto di vista tecnico non era ben congegnata, ma è certo che l'errore principale consistette nell'applicarla in un modo diverso dal giusto. Noi proponemmo di dedicare l'intero complesso degli stanziamenti al potenziamento dell'armamento di Stato. Avvenne proprio in quest'Aula una vivace discussione a proposito delle preferenze all'armamento di Stato e ricordo bene che l'onorevole Cappa, in quel tempo non ancora Ministro, era sostenitore a spada tratta dell'armamento privato e vinse con un suo ordine del giorno, in contrasto col mio che era a favore dell'armamento di Stato. Se ancora oggi, a distanza di anni, quel primitivo piccolo programma non si è potuto realizzare, il ministro Cappa sa che lo si deve precisamente a quell'armamento privato che in un primo momento sembrava volesse costruire ed in un secondo momento non ne volle più sapere perchè i noli ribassarono; e soltanto parecchio tempo più tardi ha di nuovo insistito per costruire, perchè i noli sono tornati alti.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile.* Quell'armamento ha rifatto tutta la marina distrutta.

LANZETTA. Non è esatto. L'armamento distrutto non è stato ancora rifatto. L'onorevole Cappa sa che noi abbiamo in gran parte ancora tanti ferri vecchi che vanno rinnovati. Recentemente proprio il senatore Corbellini ci ha fornito una relazione nella quale, con gli argomenti tecnici che lui ha potuto portare, ha ribadito quei concetti che noi per primi abbiamo, sin dal 1948, messo in evidenza, secondo i quali i tre milioni e più di tonnellate dell'armamento italiano sono in gran parte tanto vecchi che debbono essere rinnovati senza indugio, mentre la minor parte, fatta di navi nuove, si deve predominantemente all'armamento di Stato.

Se questa legge, riparando errori passati, vuole finalmente aprire il varco ad una poli-

tica della marina mercantile, si abbia anche il nostro appoggio. Noi l'abbiamo criticata. Noi indubbiamente dobbiamo esprimere delle riserve; ma in definitiva finiremo con l'approvarla, con la raccomandazione che quel miliardo ipotizzato per la costruzione del naviglio da pesca, sia principalmente destinato alle cooperative di pescatori. In questo, io appoggio l'ordine del giorno svolto dal senatore Ravagnan, che è stato firmato anche da me.

Prima, quando si parlava degli aiuti alla pesca, si parlava in termini di pochi soldi. Un milione, dieci milioni, 150 milioni. Oggi finalmente si parla di un miliardo. È qualcosa, e ve ne diamo atto. Ma che questo non rimanga soltanto sulla carta, nè rimanga rondinella isolata in un ampio cielo che può contenere invece molte rondini. Come la marina mercantile ha veramente la possibilità di essere sviluppata, il che rende necessario che venga impostata una rispettabile politica della marina mercantile nel nostro Paese, così anche la pesca può essere incrementata. In questi giorni abbiamo appreso che si è provveduto a regolare un poco quell'eccesso di importazione di prodotti ittici determinata dalla cosiddetta liberalizzazione degli scambi, su cui tanto è stato scritto e detto, e tanto si sta preoccupando in questi giorni il ministro Pella. Eravamo arrivati nientemeno che a introdurre nel nostro Paese oltre 20 miliardi di pescato estero, mentre la nostra industria della pesca è in crisi. I provvedimenti di questi giorni stanno ad indicare che finalmente un mezz'occhio si comincia ad aprire. Ebbene, se la nostra adesione a questa legge, se la nostra insistenza come oppositori può servire a farvi aprire almeno un occhio, eccoci qui a votare questa legge e a sollecitarvi perchè facciate tesoro degli errori che fin qui sono stati commessi in abbondanza e qualche volta irreparabilmente.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Tommasini, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme con i senatori Genco e Tartufoli. Se ne dia lettura.

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato della Repubblica, nell'approvare il disegno di legge sulla " Ulteriore proroga della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento ", richiama l'attenzione del Ministro sulle norme contenute all'articolo 4, particolarmente sotto il comma *b*), affinchè, nella utilizzazione del fondo di un miliardo per lo sviluppo e la rinnovazione del naviglio peschereccio e della relativa attrezzatura, si tenga particolarmente conto delle situazioni di difficoltà createsi alla pesca dell'Adriatico a seguito dei rapporti con gli altri Paesi rivieraschi, e si consideri la posizione economica difficile, e quindi da sostenere, nelle forme idonee del caso che la legge prevede, degli armatori di pescherecci che ricostruirono il loro unico mezzo di lavoro in base all'articolo 26 della legge n. 75 ».

PRESIDENTE. Il senatore Tommasini ha facoltà di parlare.

TOMMASINI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, prima di entrare nel merito dell'ordine del giorno, vorrei prendere l'occasione per fare poche considerazioni sul merito della legge in esame.

Anzitutto non trovo giustificate le eccezioni del collega Ricci circa l'assegnazione, da parte dell'onorevole Presidente del Senato, di questo disegno di legge alla Commissione in sede deliberante, anche perchè abbiamo il precedente, nell'altro ramo del Parlamento, della sua approvazione in Commissione in sede deliberante e all'unanimità. La Commissione rappresenta proporzionalmente tutti i settori politici del Senato e la discussione ed approvazione di questo disegno di legge avrebbe potuto, a mio avviso, avvenire benissimo in Commissione. Ne discutemmo infatti proprio giovedì scorso.

Premesso questo, pare a me che le eccezioni dell'eminente collega Ricci siano state qui ripetute così come furono già esposte in Commissione. In fondo egli vede malamente la questione della progettata costruzione della nave-stabilimento (non nave fattoria come giustamente ha fatto osservare) e la mancata costruzione delle dodici cannoniere per le balene. Rifacendosi ai suoi studi di ginnasio in materia di storia naturale ci ha prospettato la rarefazione della pesca delle balene. Non mi intendo di storia naturale nè vado a fare l'analisi della balena, la cui caccia può essere stata ritenuta un tempo utile per gli interessi del

complesso della pesca e dell'industria, per i suoi sottoprodotti, anzitutto per l'olio di balena, il cui prezzo è oggi oggetto di forte ribasso. Abbiamo allora la questione dell'utilizzo dello scafo della nave stabilimento che era stata impostata nei cantieri di Monfalcone su commissione della Società anonima « Trinacria », la quale non ha potuto fornire le garanzie giustamente domandate dall'I.M.I. di fronte ad una richiesta di sovvenzione di 7 miliardi, che furono poi ridotti a cinque.

Su questo siamo tutti perfettamente d'accordo, dal relatore, il quale nella sua relazione accenna a questo fatto, al Governo che nella relazione che accompagnava il disegno di legge alla Camera dei deputati, prospetta il fallimento di questa fornitura, perchè per mio conto (lo ha detto anche Corbellini e lo sottoscrivo in pieno) merita l'incondizionato elogio da parte del Senato la presidenza dell'I.M.I. che, di fronte al rifiuto di una concreta garanzia, si è rifiutata di dare questo contributo.

Il collega Ricci ha portato un argomento che potrà essere oggetto di discussione in altra sede. Egli ha parlato del vantaggio derivato alla società « Trinacria », perchè lo statuto della Regione siciliana prevede la costituzione di società anonime con azioni anonime, ciò che non è invece consentito nel continente, dove il capitale azionario è tutto nominativo.

Si è parlato poi dell'I.R.I. L'I.R.I. è stato oggetto in quest'Aula di ampia discussione. Non ho dimenticato l'intervento del collega Merzagora, che ci ha perfino fatto pensare alle caramelle I.R.I. D'altra parte dirò qui quel che ho già detto in Commissione, facendo l'esempio più banale e materiale. Io costruisco un grande albergo nella marina di Ostia. Quando ho provveduto a tutta l'ossatura, quando ho pagato i progettisti e i capimastro, mi accorgo di non avere possibilità di clientela. Che devo fare in questo caso? Devo prendere il tritolo o la nitroglicerina e radere al suolo questo fabbricato, o non piuttosto studiare la possibilità di farne, ad esempio, un ospizio marino? Resta il grande errore che ho commesso. Nel caso della nave-stabilimento, il committente è lo Stato (I.R.I.) perchè chi ci perde in fondo è lo Stato. Con ciò non mi posso scostare dalla sostanza della legge, che vuole prorogare nei termini una legge che risale al marzo 1949 e la cui applicazione, anche attraverso le proroghe successive, si è dimostrata in parte inoperante ed ha fatto sì che si siano accumulati dei residui che non sono stati utilizzati.

Non analizzerò qui i singoli articoli della legge, come sono ampiamente analizzati nella relazione governativa all'altro ramo del Parlamento e, più sinteticamente, nella relazione dell'onorevole Corbellini. In definitiva si tratta di continuare a rendere operante una legge che presenta due vantaggi. Ha sì lo svantaggio del cattivo affare della « Trinacria »; resta la questione dell'I.R.I., ma resta pur sempre il vantaggio inestimabile di assicurare la ricostruzione della marina mercantile, il potenziamento dei cantieri, ed in secondo luogo anche il potenziamento di un settore al quale si riferisce l'ordine del giorno che insieme a quello dei colleghi Genco e Tartufoli porta anche la mia firma, cioè la questione peschereccia. Essa è stata illustrata dal collega Lanzetta, il quale mai perde occasione di parlare di questo argomento, e di ciò gli sono grato, perchè il problema riguarda in particolare una zona a me cara ed eminentemente e tragicamente peschereccia, come quella dell'Adriatico.

Ho sentito dal collega Meacci un accenno alla proposta del collega Roveda, che io ho voluto andare a ritrovare nei miei cassetti ed ho qui sott'occhi. Osservo che all'articolo 5 di tale proposta è detto: « si applicano nelle costruzioni previste dalla presente legge le agevolazioni di cui agli articoli 7, 8 e 9 della legge 8 marzo 1949 » ed all'articolo 8 è detto: « il Ministero del tesoro, di concerto con quello della marina mercantile, è autorizzato a concedere alla Cassa depositi e prestiti ed agli enti ed istituti di credito pubblico la garanzia dello Stato fino ad un importo complessivo di 200 miliardi, per i finanziamenti di cui alla presente legge ». La proposta del senatore Roveda, sotto il mio angolo visuale, presenta il particolare che dà nuovo valore alla legge del marzo 1949 che noi andiamo oggi a prorogare. Con questa legge, in definitiva, noi, sia pure in parte, sia pure riconoscendone tutti i difetti, abbiamo proclamata in tutta Italia la necessità della ricostruzione della marina mercantile. Diciamo di aver fatto molto nella ricostruzione ferroviaria, nel settore edilizio, nel settore stradale. Ma quale non è stato il contributo dello

Stato in tutti questi settori, consenziente il Parlamento? E che cosa è la marina mercantile, se non una strada aperta a tutte le parti del mondo? Che cosa sono i navigli se non i treni o gli autofurgoni visti su più ampia scala, quei treni e autofurgoni che vediamo marciare continuamente sui binari ferrati o sulle strade polverose o depolverizzate della nostra Patria?

Il collega Meacci vorrebbe la testa del ministro Cappa, quale colpevole dei difetti di questa legge. La testa del Ministro mi può premere, ma non mi pare che sia il caso di mettere in palio la sua responsabilità, in quanto non è esatto farlo responsabile di tutto quello che è stato compiuto fin dalle origini, fin dalla legge Saragat, da quella legge che porta il nome di colui che è stato qui chiamato il superficiale della politica.

Detto questo in linea generale, io che vivo il dramma dei pescatori e dei cantieri navali, non posso non raccomandare l'applicazione della legge, in modo che divenga operante nel più breve tempo possibile, evitando la più piccola soluzione di continuità, tra lo stato di fatto in base alle leggi vigenti e che sono scadute o vanno a scadere e la nuova posizione che viene a determinarsi per la ricostruzione della Marina mercantile per effetto della presente legge.

L'onorevole Ricci ha sollevato la questione dell'articolo 7, circa i contributi. Dobbiamo dare i contributi all'armatore o al riparatore, cioè a quello che eserciterà la nave che avrà l'utilizzazione pratica della nave o a colui che la ricostruisce? Ora, l'onorevole Ricci francamente mi ha lasciato un po' perplesso per il fatto che il senatore Ricci in materia di affari è certamente a me maestro (affari in senso buono s'intende). Sicuramente, io armatore, quando so che il costruttore godrà del beneficio della legge Saragat, cioè di un contributo sui prezzi di costo e di una esenzione fiscale, sarò abbastanza accorto da rivalermi di questa differenza sul prezzo di commissione, di ordinazione.

A proposito di questi benefici fiscali — e concludo per la parte generale — io non trovo veramente a ridire sull'articolo che prevede l'esenzione dalla tassa di ricchezza mobile, limitata solamente alle navi destinate alla pesca e alle navi cisterna. A seconda del punto di vista o a seconda dei casi, in quest'Aula ho sentito dire che lo Stato deve fare tutto o estraniarsi da tutto: un giusto equilibrio dell'intervento dello Stato, per assicurare il funzionamento di tutti quelli che sono gli organi della produzione e gli organi del commercio, sta alla base della nostra funzione di parlamentari; evitare che vi siano abusi, evitare che allo Stato vengano sottratti indebitamente, attraverso espedienti più o meno complicati, le spettanze e i contributi che in definitiva costituiscono patrimonio di tutti i contribuenti, questo, secondo me, è il dovere assoluto dello Stato.

Ma non meno doveroso, è per lo Stato di provvedere a dar lavoro a chi di lavoro ha bisogno, specialmente in un momento come questo, in cui la disoccupazione grava come una palla di piombo ai piedi dello Stato. Noi parlamentari abbiamo una grave responsabilità. L'ordine del giorno del quale è stata data lettura è una raccomandazione, ma noi terremmo a che fosse accettata dalla Commissione e dal Governo e votata dal Senato. È un ordine del giorno il quale non chiede maggiori stanziamenti di fondi, ma dice soltanto, per quel che riguarda il miliardo — che l'onorevole Lanzetta ritiene come il prezzo di un occhio finalmente aperto, ad ogni modo credo che questo ordine del giorno potrebbe essere fuso con quello del senatore Lanzetta — per quel che dunque riguarda questo miliardo, che si tenga in particolare conto la condizione di questa flotta peschereccia dell'Adriatico che non ha bisogno di essere illustrata perchè tutta la stampa ne parla, sicchè è sempre presente ai nostri cuori: quella flotta che sta subendo le giornate più tristi e sta affrontando i dolori più atroci.

Questi sono i sentimenti coi quali dichiaro di avere svolto il mio ordine del giorno. Concludo raccomandando al vostro suffragio l'approvazione di questa legge. (*Applausi dal centro e dalla destra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Cappellini. Ne ha facoltà.

CAPPELLINI. Prima di accennare alla legge vorrei fare una premessa: sono firmatario, insieme con altri colleghi, della richiesta di remissione in Aula di questa legge, ma non solo per questo motivo ho chiesto di parlare bensì per alcune cose dette dal collega, onorevole

Ricci, che hanno richiamato la mia attenzione. Prima però di accennare a queste, vorrei toccare un altro argomento: ancora una volta si presentano al Senato — signor Presidente, mi rivolgo particolarmente a lei — delle leggi « truccate ». Mi sono meravigliato che una legge come questa sia venuta in Commissione in sede deliberante. Ho detto leggi « truccate », perchè il titolo di questo disegno di legge è il seguente: « Ulteriore proroga della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. » Sta di fatto però che mentre la legge ha questo titolo, l'articolo 3 della legge stessa pone in gioco nientemeno che 14 miliardi, di cui 6 miliardi e 600 milioni a carico dello Stato. (*Interruzione del Ministro della marina mercantile*).

In Commissione mi sono già posto questa domanda: ci troviamo di fronte ancora una volta a un « carrozzone »? Ripeto questa espressione, perchè dalla discussione avuta in questa Assemblea e dall'alta parola del nostro eminente collega Ricci, tale appare il progetto di legge, sul quale desidero richiamare l'attenzione in modo particolare dell'onorevole Ministro.

Ad un certo punto, se ho bene inteso, il collega Ricci ha fatto questa affermazione: « prima dell'inizio della costruzione della nave-stabilimento si diceva già, in certi ambienti, che la nave-stabilimento e le 12 baleniere non si sarebbero mai costruite ». Risponderà l'onorevole Ministro; però da parte mia pongo una domanda. Nella discussione avvenuta in Assemblea per l'esame della prima legge Saragat, si è molto parlato delle navi baleniere e di questa nave-stabilimento.

Si disse allora che la nave-stabilimento serviva alle baleniere per l'assistenza. Invece si inizia la costruzione della sola nave-stabilimento. Perchè non si sono impostate anche le dodici baleniere? Ecco la risposta alla affermazione dell'onorevole Ricci: sin dall'inizio si voleva arrivare là dove si giunge con questa legge. Si potrebbe poi fare una osservazione un po' maligna: quando l'onorevole Cappa non era Ministro della marina mercantile, ma Presidente della nostra Commissione, non si dichiarò favorevole a questa costruzione; quando è diventato Ministro non ha dimenticato il precedente e se ne è ricordato fino al punto di annullare il programma della costruzione delle baleniere per arrivare alla petroliera che predilige.

Il discorso si può allargare in questo senso: se non si è più ritenuto conveniente costruire le baleniere e la nave-stabilimento, perchè si doveva proprio finire alla nave petroliera? Il programma era così importante che richiese una discussione di giorni e giorni qui al Senato. Io ed altri colleghi non eravamo convinti dell'opportunità di questa flotta, ma non posso credere che a cuor leggero si sia presentato questo programma all'esame del Parlamento. Se allora si approvò la costruzione di una flotta baleniera, la questione doveva essere stata esaminata su un piano tecnico. Non ci si può convincere oggi che a così breve distanza di tempo la situazione sia mutata, affermando che il prezzo dell'olio di balena è diminuito e quindi non è più opportuno costruire baleniere. Nessun Governo responsabile può mettere in cantiere una legge, farla approvare, e poi rinunciarvi a distanza di appena due anni.

Si dice che ci sono di mezzo gli operai e i cantieri che non lavorano, ma in verità gli onorevoli Ministri di parte democristiana e gli apparentati si ricordano degli operai solo quando si trovano in situazioni come questa. Se veramente c'era questa esigenza, non si doveva attendere la fine del 1952 per investirne il Parlamento. Noi sosteniamo in tutte le circostanze la necessità di dar lavoro agli operai, mentre gli onorevoli Ministri se ne ricordano solo per ricattarci. Così i senatori Tartufoli e Tommasini asseriscono che nei comizi elettorali dichiareranno che noi non vogliamo dar lavoro alle maestranze perchè abbiamo portato in Aula questa legge. Non temiamo ciò perchè abbiamo troppi elementi per smascherarli, ma intanto ecco il ricatto.

Inoltre ha già detto l'onorevole Ricci che non si può in un disegno di proroga di una legge inserire un'altra legge che sconvolga tutti i piani. Queste sono violazioni alla Costituzione e ai Regolamenti, che si ripetono continuamente e che noi denunciamo all'Assemblea.

Detto questo, che è la parte più importante, io penso che il Ministro abbia il dovere di rispondere in primo luogo all'onorevole Ricci ed in secondo luogo alle cose dette da me. Se sarà il caso svilupperemo gli argomenti in altra

sede ed occasione, non rinunciamo però al nostro diritto.

In seguito agli ordini del giorno Ravagnan e Tommasini mi pongo un'altra domanda: perchè decidere proprio la costruzione di una nave cisterna? Si è fatta una legge per le navi cisterna, si sono già costruite e finanziate navi cisterna: la situazione è quella che è nel campo internazionale e oggi l'onorevole Cappa utilizza queste navi per trasportare petrolio al fascista Franco. Ciò fa parte di un programma, fa parte del Patto Atlantico, però non è detto che questa politica debba continuare in eterno. I popoli hanno dimostrato e dimostreranno che sono ben decisi a lottare contro la guerra, e se si arrivasse, come noi auspichiamo e desideriamo, ad una distensione, allora forse la petroliera farebbe la fine delle baleniere?

Noi sappiamo in quale situazione si trova il naviglio peschereccio; perchè questi 6 miliardi e 600 milioni anzichè essere destinati alla costruzione di petroliere non vengono destinati al potenziamento e allo sviluppo della marina mercantile? Voi mi parlate dello scafo, a me non interessa lo scafo, a me interessa che le maestranze abbiano la libertà di lavorare, che la economia nazionale sia difesa, e si provveda a quei settori dove è maggiormente necessario. Le navi petroliere hanno già beneficiato di una legge speciale, si è potenziato, rafforzato questo settore mentre tutt'ora deficitario è quello della marina da pesca: bisogna perciò destinare questi 6 miliardi e 600 milioni alla costruzione di navi da pesca. In questo campo troverete, completa, la nostra adesione. (*Approvazioni dalla sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Panetti. Ne ha facoltà.

PANETTI. Il Ministro della marina mercantile non ha bisogno che intervenga io per rispondere alle domande che gli sono state rivolte, tuttavia, per quel poco che valgo come tecnico, credo opportuno esprimere il mio modo di vedere nei riguardi di alcuni quesiti e di alcune critiche.

Si è cominciato a costruire la nave-stabilimento o fattoria che dir si voglia prima delle baleniere evidentemente perchè la prima richiedeva un tempo assai più lungo delle altre, che sono piccole unità utilizzate direttamente alla caccia delle balene, e ciò in omaggio ad un principio fondamentale dell'economia industriale, per non tenere infruttuosi i capitali occorrenti, come sarebbe avvenuto costruendo prematuramente le baleniere, per tenerle inoperose finchè la nave stabilimento non fosse ultimata.

Si è domandato poi per quale ragione si trasformi adesso una presunta nave officina in una nave cisterna, cioè in una nave per trasporto del petrolio. Anche questo è evidente, dato che il genere di pesca, al quale la nave-stabilimento era destinata, non si presenta oggi, dal punto di vista economico, una attività remunerativa. Il tonnellaggio della nave stabilimento si presentava del resto adattabile a sostituirlo con una nave cisterna. Nè il trasporto dei petroli è un programma esclusivamente bellico: tutt'altro. La nostra industria di raffinatura dei petroli trasportati dall'estero per fabbricare sia il prodotto principale, cioè gli idrocarburi per motori, sia i sottoprodotti è una industria fiorente, in pieno sviluppo. La esportazione della benzina sia verso la Europa centrale, sia verso la penisola balcanica è una industria rimunerativa che risponde ad una finalità commerciale di primissimo ordine e non credo sia il caso d'arzigogolare per andare a cercare ragioni occulte.

D'altra parte si è criticato molto il Governo, non parlo nominativamente del ministro Cappa che è venuto più tardi, ma dobbiamo lealmente riconoscere che una parte delle critiche viene a noi stessi membri della 7ª Commissione, che ha esaminato il progetto di finanziamento della pesca alla balena e lo ha approvato. Si tratta, è vero, di un problema tutto speciale; ma si sa che ogni Commissione ha il preciso dovere di studiare per procurarsi la necessaria competenza, prima di dare il suo giudizio, per evitare sperperi nella destinazione dei fondi statali. Allora questo programma sembrava logico. Si voleva incoraggiare un tentativo di ampliare la nostra attività peschereccia al di là dei limiti del Mediterraneo, portandola dove c'è maggiore abbondanza di pesce. Verrebbe a questo proposito naturale una domanda: perchè non pensiamo a trasportarci nei mari del Nord così ricchi, nei quali esistono ad esempio falangi di merluzzi, che possono essere pescati con attrezzature speciali e in particolare richiedono una

nave di appoggio, munita di impianti frigoriferi, che permetta di immagazzinarli? Ma le improvvisazioni non sono facili.

E veniamo ora al punto essenziale: quello della responsabilità dell'insuccesso. Premetto che esistono due forme di economia: quella che si fonda sulle iniziative private e quella totalitaria della statizzazione. Noi evidentemente abbiamo una linea di condotta che partecipa ai due sistemi. Mentre ci affidiamo alla iniziativa privata diamo all'azione di Governo il compito di stimolarla e di sorreggerla, nonchè quello di moderarla, quando si teme la formazione di un monopolio. In questo caso la funzione dello Stato voleva essere vivificatrice ed orientatrice. Ma naturalmente c'è un pericolo che l'onorevole Ricci ha benissimo segnalato, ed è quello che l'iniziativa privata si appoggi sopra una base finanziaria inconsistente ed irresponsabile, tentando di sfruttare le provvidenze statali. Questo non doveva assolutamente avvenire, perchè in fondo chi si è sbagliato di più nello stabilire il programma della pesca della balena è stata la società con azioni al portatore, la quale persuasa di finanziarsi assicurandosi da un lato i contributi statali e dall'altro l'attività dei cantieri dipendenti dall'I.R.I., espose un capitale irrisorio per impegnare i cantieri di Monfalcone ad iniziare i lavori senza alcuna garanzia. Oggi quella Società dovrebbe essere chiamata a pagare l'errore commesso, perchè in fondo la responsabilità diretta spetta evidentemente a lei, che avrebbe dovuto studiare il problema con tecnici competenti, cioè con quelli che vivono la vita della produzione e non si limitano al lavoro di tavolino a fare delle considerazioni astratte come facciamo noi. I cacciatori di balene e gli industriali degli olii potevano dare notizie più precise. Saranno intervenuti dei fatti di forza maggiore dal punto di vista economico. Per esempio, è stato qui segnalato che l'olio di balena, che è uno dei prodotti importanti per l'industria, è diminuito di valore perchè i processi chimici di sintesi per fabbricare olii equivalenti a quello di balena, riescono a portare sul mercato un prodotto a prezzo più basso. Questi errori nell'industria in genere sono sempre pagati da quelli che assumono l'iniziativa, i quali hanno la speranza di premi se indovinano, ma debbono essere disposti all'insuccesso se si sbagliano.

Ora, in questo caso, purtroppo questa responsabilità ci sfugge, ed allora se non c'è proprio modo di costringere chi l'ha iniziata a dare il suo contributo alla perdita, non c'è che decidere la migliore utilizzazione dello scafo ormai costruito dato che la nave-fattoria sarebbe stata eseguita per il 16 per cento della sua entità totale. È vero che lo scafo avrà delle caratteristiche particolari destinate alla nave fattoria, che non sono esattamente quelle della nave per trasporto del petrolio, non foss'altro perchè l'apparato motore in una petroliera è sistemato alla estremità di poppa dello scafo, mentre per una nave fattoria non lo è; ma insomma ci si deve adattare, naturalmente con una perdita e con una utilizzazione parziale del lavoro eseguito.

Per conseguenza dichiaro di dare voto favorevole al disegno di legge. Aggiungo però una raccomandazione, che rammento di aver già fatto quando si discusse in sede di 7ª Commissione permanente l'argomento della pesca minuta, della pesca povera, che opera lungo le nostre coste e della quale oggi parecchi oratori si sono occupati. Noi dobbiamo pensare a rinnovarne il materiale natante e la raccomandazione è questa: vediamo di unificare, vediamo di ridurre a pochissimi i tipi di barche che questa pesca utilizza perchè in tal modo i cantieri potranno eseguire con una spesa più moderata le unità di cui abbiamo bisogno.

Con questo voto termino il mio breve intervento. (*Applausi dal centro*).

Sull'ordine dei lavori.

RUGGERI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUGGERI. Signor Presidente, oggi si doveva iniziare la discussione sul disegno di legge concernente la rivalutazione delle pensioni di guerra, posto al primo punto dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Il Senato ha deliberato l'inversione dell'ordine del giorno.

RUGGERI. L'ha deliberato su una richiesta del ministro Cappa ritenendo — almeno questa

era l'informazione che correva nei corridoi — che in breve tempo questa legge sarebbe stata approvata, il che non sta avvenendo ed ormai, dopo che avrà risposto il relatore ed il Ministro, la seduta sarà tolta essendo già l'ora tarda.

Pertanto, signor Presidente, noi chiediamo che quello che si è verificato oggi assolutamente non si verifichi più perchè — noi siamo sempre maligni — vediamo in queste inversioni ripetute dell'ordine del giorno un tentativo di insabbiare la legge per la rivalutazione delle pensioni di guerra.

Ecco la ragione per la quale mi permetto di pregare il Presidente di iniziare tassativamente nella seduta di domani la legge di cui ho fatto cenno.

PRESIDENTE. Mi rendo conto della grande importanza e dell'urgenza della proposta di legge recante miglioramenti alle pensioni di guerra. Posso assicurarle che nella seduta di domani ne sarà iniziata la discussione.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Pucci. Ne ha facoltà.

PUCCI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, come firmatario della richiesta della discussione in Aula, aggiungerò brevissime parole a quanto è stato già detto dai miei colleghi ed aggiungerò qualche domanda a quelle molte che sono state indirizzate all'onorevole Ministro.

È evidente che, malgrado i buoni tentativi di alcuni colleghi della maggioranza, non si può disconoscere che questa legge, con le sue molteplici trasformazioni, si presenta in quest'Aula in modo molto strano; non si può disconocere che dal 1950 ad oggi è passata molta acqua nei porti, nei cantieri e nei bacini e che tuttavia la nave-stabilimento è cresciuta ben poco assieme alle sue consorelle cannoniere della flotta baleniera. Nella relazione del Presidente della Commissione sono rimaste alcune parole molto simpatiche, ma che veramente per noi dicono molto poco, e cioè che « l'impresa è stata giudicata allora una ardita affermazione della nostra marina da pesca oceanica ». Ma, signori, le ardite affermazioni di questo genere mi paiono dure realtà che si debbono confessare, e non così alla chetichella, ma apertamente, con tutte le conseguenze che ne derivano. Non è affatto serio che si venga qui in Parlamento a dire che faremo una ardita affermazione nel campo delle petroliere e si tenti di fare passare una nave stabilimento per caccia alla balena, come una buona nave petroliera e come uno scafo utilizzabile per nave cisterna. Per quanto la sua competenza sia notevole, signor Ministro, credo che molti dei colleghi, e in particolare il collega Panetti, sappiano benissimo che le petroliere di oggi non si fanno di tonnellaggio così elevato e se è vero che la nave ha raggiunto solo il 16 per cento della sua costruzione, deve essere pur vero che si è già provveduto a una serie di approvvigionamenti per le caratteristiche di quella nave, perchè non possiamo ammettere che si costruisca solo giorno per giorno, e quindi non possiamo ammettere che non siano stati fatti approvvigionamenti che non serviranno affatto per la futura nave cisterna. È in questo senso che, pur consentendo che la legge sia approvata, proprio perchè vogliamo dare lavoro ai nostri operai, pensiamo tuttavia che sia molto giusto che il Senato conosca, se non oggi, in data successiva, la verità precisa delle cose. Pertanto invitiamo fin d'ora il signor Ministro a riferire qui in tempo successivo, quando lo crederà opportuno, la storia veritiera della flotta delle baleniere. (*Interruzione dalla sinistra*).

Vogliamo credere che il Ministro con le baleniere non c'entri e neanche con gli scafi di questa flotta, per la sua ostilità a queste costruzioni, enunciata fin da quando era presidente della Commissione e non ancora Ministro della marina mercantile, e che proprio per questa sua ostilità ci vorrà chiarire molte cose che dalla relazione non appaiono.

Primo: quali costruzioni hanno usufruito della legge a tutt'oggi. (*Interruzione del relatore*).

Secondo: sapere se queste navi sono state costruite e fino a qual punto.

Terzo: sapere a quali ditte sono state commesse.

Quarto: sapere quali contributi lo Stato ha dato a tutt'oggi e sapere in virtù di quale fi-

nanziamento è sorta questa nave baleniera costruita per il 16 per cento e quali diritti ha acquistato la ditta e come il Governo pensa di liquidare la situazione.

Infine se è vero che il Ministero della marina e lo Stato non hanno dato nessun contributo per questo tipo di navi e per la flotta baleniera.

Solo in questo caso potremo affermare veramente con coscienza di aver fatto quell'opera che qui, in un certo senso, già si magnifica come opera di trasformazione eccellente. Vorremmo avere la soddisfazione di ritornare qui, non diciamo tra sei mesi, ma per lo meno fra tanti quanti ne sono intercorsi tra il 1950 ed oggi e sapere che i fondi sono diventati veramente navi cisterna. Sapere cioè che per lo meno, se a Roma non si cacciano farfalle sotto l'arco di Tito, non si cacciano neanche balene sotto l'arco De Gasperi. (*Approvazioni dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Presidenza del Vice Presidente MOLÈ ENRICO

CORBELLINI, *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, necessariamente sarò brevissimo perchè in tutta la discussione che qui si è svolta si è ripetuto quanto già si è trattato con ampiezza in Commissione quando, prima in sede deliberante e poi in sede referente, abbiamo esaminato questo disegno di legge. Di conseguenza io, che ho avuto l'incarico di riferire al Senato, ho già risposto quasi completamente alle obiezioni che mi sono state mosse in Commissione e che qui sono state in gran parte sviluppate. Potrei rimettermi dunque in maniera completa alle osservazioni e alle critiche che ho esposto nella relazione e non aggiungere altro.

Però, onorevole Pucci, quando si fanno delle citazioni di parole contenute nella relazione, bisogna avere almeno la pazienza di leggere l'intero periodo; perchè allora risulterebbe che le cose non stanno esattamente come lei ha detto or ora.

Mi permetto quindi di rileggere quello che ho scritto nell'intero periodo dal quale ella ha tratto una conclusione arbitraria e vedrà così che il mio pensiero è stato del tutto diverso da quanto ella afferma e probabilmente saremo concordi nel nostro giudizio.

Lei ha dunque letto le mie parole in modo troppo diverso da quello che esse dicono. Io le leggo invece l'intero periodo « Qui sembra doveroso prendere atto del riconoscimento fatto dal Ministro della marina mercantile che la costruzione della flotta baleniera di cui doveva fare parte preminente la nave-stabilimento, giudicata come un tentativo di ardita affermazione della nostra marina da pesca oceanica all'epoca della promulgazione della legge 12 maggio 1950, n. 348, nel successivo sviluppo delle attività mercantili italiane fu invece riconosciuta non conveniente, e quindi non attuabile ». Mi pare che questo mio concetto sia completamente diverso da quello che ha detto lei.

Ripetendo quanto si era detto in Commissione ho fatto anche il commento alla affermazione precedente e che corrisponde al giudizio dell'intera Commissione. Difatti aggiungo: « Forse il giudizio espresso sulla opportunità della costruzione di una flotta baleniera all'epoca della discussione di tale legge nei due rami del Parlamento fu alquanto ottimista (e qui ho ribadito la responsabilità anche di noi senatori che abbiamo approvato questa legge); forse la sola società che fu ammessa ai benefici per la costruzione della nave-stabilimento doveva, nelle prime trattative, venire giudicata dal Ministero competente con una maggiore severità nei riguardi della sua saldezza finanziaria e della sua capacità mercantile ».

Ma sta di fatto che l'I.M.I. non ha potuto ottenere le garanzie richieste e non ha concesso il suo finanziamento, ed io concludevo, d'accordo col senatore Ricci e con gli altri senatori intervenuti nella discussione in Commissione ed oggi in Aula, « che è da apprezzare la ferma e chiara linea di condotta del nostro autorevole istituto di credito mobiliare, che si è rifiutato di concedere il finanziamento richiesto per la mancanza delle dovute garanzie ».

Quindi mi pare di essere stato molto esplicito. Dopo una discussione esauriente di ogni aspetto del problema mi sembra dunque non debba insistere ulteriormente nel ribattere quanto è stato detto qui, perchè le risposte che dovrei dare si ritrovano già nella relazione, che è stata fatta in modo affrettato, ma obiettivo e credo abbastanza completo.

Una sola cosa volevo aggiungere a quanto qui si è discusso; e cioè che l'unica proposta di emendamento fatta d'accordo col Ministro della marina mercantile e col Ministro del tesoro, è quella del comma aggiuntivo all'articolo 9, il quale chiede di elevare la garanzia sussidiaria dello Stato a favore dei finanziamenti per la ricostruzione della marina mercantile. Questo emendamento è stato proposto sostanzialmente perchè, con le difficoltà che ci sono state nella costruzione del naviglio mercantile che ha avuto i benefici della legge n. 75, e di tutte le leggi successive dal 1949 al 1953, si è impiegato un tempo talmente lungo che il valore dei 30 miliardi necessari per dare le garanzie sussidiarie dello Stato non è stato più sufficiente a coprire gli impegni da assumere. Perciò si sono dovute dare delle garanzie dello Stato per un tempo superiore a quello previsto; e quindi le prime garanzie sussistevano ancora quando si dovevano autorizzare delle altre in aggiunta. Perciò nel loro insieme hanno raggiunto un volume di stanziamento molto superiore a quanto era concesso dalla legge. Dobbiamo anche riconoscere, e permettetemi che lo dica con assoluta convinzione, facendo con questo un elogio a coloro che hanno disciplinato la complessa materia, che si è svolta in un periodo continuamente variabile della economia marinara, con la costruzione dei più diversi tipi di navi e con la commisurazione di benefici da accordare variabili secondo i tipi di nave e su un complesso di mercati anche essi in completa trasformazione, che effettivamente il rischio che lo Stato ha sostenuto fino ad oggi dando la garanzia sussidiaria è stato praticamente nullo; e ciò perchè tale garanzia è stata accordata con tutte le debite forme e con la dovuta prudenza. Oggi possiamo dire che la garanzia che lo Stato concede, come in passato, anche per l'avvenire non darà ulteriore rischio allo Stato stesso; l'onere che ne deriva per lo sviluppo della nostra marina mercantile non sarà quindi più alto di quello che si poteva prevedere fin dall'inizio, ed anzi mi auguro che alla fine esso sarà addirittura trascurabile.

Questo mi piace sottolineare per dimostrare la serietà e l'oculatezza con la quale si fanno i finanziamenti e si dànno le garanzie. La più chiara dimostrazione di questa affermazione sta nella legge stessa, perchè proprio in conseguenza della rigorosa applicazione di norme cautelative è stato possibile non concedere le garanzie e i finanziamenti ad una società che non si era dimostrata sufficientemente idonea, e quindi si sono rese disponibili delle somme che ora si vogliono impiegare in modo migliore.

Non credo di dover aggiungere altro. Sono stati proposti degli emendamenti. Potremo discuterli rapidissimamente durante l'esame degli articoli. Concludo dichiarando che mi rimetto, come risposta ai singoli oratori intervenuti, a quanto ho detto nella relazione. Per il resto lascio al Ministro l'onere di una risposta nell'àmbito della sua competenza. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro della marina mercantile.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile.* Onorevoli colleghi, in questa discussione il collega Ricci Federico ha voluto dare al quadro alcune pennellate da romanzo giallo ed era logico che gli oppositori di estrema lo seguissero, tentando aggiungere colore a quello che egli aveva già distribuito. Ho sentito quindi il senatore Cappellini parlare e di carrozzone e di ricatto. Mi pare che sia forzare molto le cose con tale parlare in questa faccenda nella quale in realtà lo Stato non ci ha rimesso un centesimo. Assicuro infatti innanzi tutto il senatore Pucci ed il senatore Meacci che il Ministero della marina mercantile non ha versato neppure un soldo di sovvenzioni alla iniziativa della « Antartide ». Comunque, poichè qualche oratore ha voluto scindere la responsabilità mia da quella di coloro che mi hanno preceduto al Dicastero della marina mercantile, considero mio dovere dichiarare formalmente che ritengo la responsabilità di governo di questo Gabinetto coi precedenti ministeri essere solidale e che questa solidarietà non posso consentire venga rescissa con soluzioni di continuità personali. Mi trovo perciò qui per rispondere di

tutto quello che è stato fatto dal Governo in questo settore.

Entrando nel vivo della discussione, mi permetto di osservare al senatore Ricci, come del resto ha rilevato il senatore Panetti, che se mai vi sono delle responsabilità — ed io non lo credo, a meno che non si voglia tirare conseguenze estreme ed ingiuste da errori causati da circostanze di fatto mutate — ne siamo un po' tutti corresponsabili. Le responsabilità sono di coloro che hanno avuto l'iniziativa della nuova sperata attività industriale e peschereccia; sono del Governo, il quale ha presentato la legge nel maggio 1950 per incoraggiarla; ma sono anche, vivaddio, dei due rami del Parlamento e delle loro rispettive Commissioni, che detta legge hanno approvato. Il senatore Ricci avrebbe potuto e dovuto fin da allora presentare le sue obbiezioni.

RICCI. La legge non è venuta in Assemblea.

CINGOLANI. È stata approvata in Commissione all'unanimità.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile.* Ha dichiarato il senatore Ricci e lo hanno ripetuto alcuni colleghi dell'estrema sinistra, che, per sentito dire, fin da quando è stata proposta la costruzione della nave fattoria si mirava in realtà a costruire una nave petroliera. Francamente pensavo che da un ex ministro quale l'autorevole collega Ricci non si dovessero portare, in un argomento così delicato, delle accuse basate su dei sentito dire. Ma è possibile pensare che un'azienda inizi la costruzione di una nave per poi farne una di diversa qualità, correndo naturalmente il rischio o di non poter trasformare la nave stessa, o di rimetterci la lavorazione precedentemente fatta? Se avessero voluto costruire una nave cisterna, essendo in vigore la legge del marzo 1949, n. 75, che dava a queste commesse un premio notevole, gli interessati avrebbero potuto benissimo costruirla presentandola come tale nell'istanza di ammissione ai benefici di legge. Noti l'Assemblea, che la legge del marzo 1949 e quella del maggio 1950 stabilivano determinati contributi ed interventi da parte dello Stato, che erano proporzionati al costo delle rispettive categorie di navi; eppertanto le facilitazioni che avrebbero avuto i committenti sarebbero state ottenute nello stesso rapporto proporzionale al rispettivo costo sia per l'impostazione di una nave petroliera che per l'impostazione di una nave fattoria. Appunto la legge Simonini del 1950 ammetteva la nave fattoria al premio delle grandi navi pescherecce. Quindi esso era maggiore per la nave fattoria. Il premio invece scendeva dal 25 ad un massimo del 33 per cento in media per le altre navi. E navi cisterna furono in quella occasione impostate e poi successivamente varate. Non riesco perciò a capire come il senatore Ricci sia ricorso a questo argomento.

RICCI Non ho detto quello che lei mi attribuisce.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile.* Lei poteva far appurare la questione da tecnici, se non conosceva il problema, prima di portarlo in quest'Aula e di dare la possibilità all'estrema sinistra di raccogliere una supposizione del tutto infondata.

Ammetto però che il senatore Ricci possa aver avuto informazioni di questo genere. Non me ne meraviglio. Tutte le leggi in materia di costruzioni navali dànno luogo a malcontenti e nella loro stesura e nella loro applicazione. Vi sono persone, ambienti, aziende, che ritengono volontieri di non essere mai sufficientemente favoriti dallo Stato, e, dopo aver magari avuto, come qualche grossa impresa che forse è fra i critici attuali, larghi favori dallo Stato attraverso sovvenzioni e contributi, protestano quando contributi ed aiuti si dànno ad altre aziende per avviarle verso la ricostruzione della flotta, del naviglio, dei cantieri italiani.

Il senatore Ricci ha parlato addirittura di inchiesta. Ma su che cosa dovrei inquisire, onorevole collega? Contro chi? Nei riguardi del Ministero della marina mercantile, le ho detto che non è stato versato un centesimo di sovvenzione per la impostazione della nave « fattoria » a Monfalcone. Nei riguardi dello Istituto Mobiliare Italiano è stato qui un solo elogio generale perchè l'I.M.I. non ha finanziato, come secondo la legge avrebbe potuto finanziare, la iniziativa dell'« Antartide » dubitando della solidità dell'intrapresa. Eppertanto non so proprio su che cosa dovrei investigare.

Anche da parte del senatore Pucci mi è venuta la stessa domanda, colla richiesta che poi io venga a riferire al Parlamento. Ma io

sono qui per riferire e discutere in questa seduta su tutte le questioni che mi sono poste. E sto rispondendo! Debbo dire però che non vedo dove potrei trovare irregolarità che meritino una inchiesta e che debbano essere colpite. Se io avessi trovato delle irregolarità, le avrei già denunziate e certamente perseguite.

Non è vero — e devo ancora rivolgermi al mio collega ligure — non è vero, senatore Ricci, che sia stato mantenuto lo stesso contributo fra la baleniera e la cisterna. Non lo mantenni io nel disegno di legge, qui in discussione, quando ho avuto l'onore di presentarlo all'altro ramo del Parlamento. Non l'ha mantenuto la Commissione della Camera, pur maggiorando il contributo statale dalla misura che io avevo proposto per la trasformazione della nave fattoria in nave cisterna. E lo dimostro.

Secondo la prima legge Saragat del marzo 1949 il contributo approssimativo alla costruzione di una nave era dal 25 ad un massimo complessivo del 33 per cento: si aggirava, specificatamente alle navi cisterna (carichi liquidi), al 32-33 per cento. Questo è stato il contributo corrisposto alle cisterne costruite in base a detta legge. Secondo la legge Simonini del maggio 1950 la costruzione della nave fattoria e delle 12 cacciabalene progettate fu ammessa a contributi statali che si elevavano, considerandole come navi da grande pesca, a ben il 45 per cento del costo complessivo. Con il disegno di legge attuale, quale è venuto al Senato dalla Camera, il contributo che lo Stato darà alla trasformazione della nave fattoria in una nave cisterna sugli scali di Monfalcone, non è affatto quello già attribuito alla fattoria e cioè del 45 per cento; ma è quello normale dalla legge Saragat corrisposto alle navi cisterna (32-33 per cento).

Così stanno le cose. Il senatore Ricci potrebbe più esattamente osservare che c'è una differenza fra l'originaria proposta mia, e cioè del Governo, per il contributo alla detta trasformazione e la proposta che la Commissione della Camera invece, alla unanimità con una sola astensione, ha trasmessa al Senato. La differenza sta nel fatto che io, preoccupato delle possibili opposizioni e tenuto ad una doverosa norma di avarizia nella assegnazione dei contributi statali, allo stesso modo che nei provvedimenti per la costruzione delle petroliere approvati dal Parlamento nel luglio scorso avevo ridotto notevolmente il contributo concesso dalla legge del 1949, anche in questa circostanza ho tentato di contenere il contributo dello Stato alla progettata trasformazione della nave fattoria in nave cisterna, tentando di riallacciarlo alla misura del contributo fissato dalla legge del luglio scorso per le navi cisterna, anzichè a quello della legge del marzo 1949. La Commissione della Camera dei deputati ha ritenuto che il contributo da me proposto, di 45.000 lire per tonnellata non fosse sufficiente, in quanto la trasformazione di una nave fattoria in nave cisterna importava, a suo giudizio, un maggior costo dell'opera. Ciò, dato anche il deprezzamento del valore delle navi in questi ultimi mesi derivato dal calo dei noli anche cisternieri, ha fatto ritenere alla Commissione della Camera dei deputati che il provvedimento potesse riuscire inoperante nei riguardi della trasformazione. Tali le conclusioni della Commissione dell'altro ramo del Parlamento a seguito accertamenti e considerazioni tecnici e finanziari di cui essa è arbitra e responsabile.

Lealmente devo ammettere che queste considerazioni meritano di essere tenute in buon conto. Non mi sono pertanto opposto alla soppressione del comma dell'articolo secondo del disegno di legge presentato, con la quale soppressione si ammette la trasformanda nave in costruzione a Monfalcone ai benefici della legge Saragat non più però nell'estensione attribuita alle navi pescherecce dalla legge integrativa Simonini, ma nei limiti dei contributi che sono dalla legge del 1949 assegnati alle navi cisterna.

Siccome sta di fatto che la istanza della società « Antartide » è stata accettata e la relativa costruzione ammessa ai contributi in base alla legge Saragat, non vi è proprio nulla di scandalistico e che faccia pensare al « carrozzone » se la Commissione della Camera dei deputati ha ritenuto che equamente fosse da attribuire al proseguimento della costruzione della nave « Trinacria » il beneficio che le competeva secondo la legge Saragat in vigore all'epoca della richiesta e dell'ammissione. Poichè tutta la questione era e sta su questo punto, mi pare che

il romanzo giallo sia arrivato alla fine senza che vi sia nè il morto nè l'assassino.

Per raccontare tutta la verità in ordine alla iniziativa della pesca alle balene, ammetterò che io che ebbi dei dubbi quando fu prospettata (non ero ancora ritornato al Ministero della marina mercantile); dubbi che anche ai membri della Commissione permanente del Senato non ho celato, pur riconoscendo che forse non era opportuno impedire il corso ad una iniziativa che il Ministro di allora caldamente appoggiava e che si presentava in un modo non solo simpatico, perchè creava speranze di indirizzare ad una nuova attività le forze del lavoro e della produzione del nostro Paese, ma anche allettante in quanto, allora, in tutto il mondo sembrava che l'industria della caccia alla balena riuscisse molto redditizia.

Che cosa è invece successo, onorevoli colleghi? È accaduto che il prezzo dell'olio di balena è precipitato a meno della metà e che quindi l'iniziativa di questa industria è diventata — mentre prima poteva apparire brillante — di esito molto dubbio ed incerto. L'impresa dell'« Antartide » è stata aggravata nel contempo dalle difficoltà di trovare ulteriori finanziamenti privati alle scarse disponibilità iniziali e dalla resistenza da parte dell'I.M.I. di finanziarla con contributi da garantirsi dallo Stato.

Mi si è chiesto qui: — perchè avete aspettato fino al 31 dicembre scorso a presentare questa legge? Rispondo: — Io non potevo farlo prima perchè dovevo lasciar trascorrere i termini stabiliti alla costruzione: e che cioè la società concessionaria risultasse inadempiente. Dovevo del resto un riguardo — appunto per superare la diffidenza che io osteggiassi, e non era esatto, la costruzione della flotta baleniera — alla intrapresa lasciando tutto il tempo necessario ai promotori per cercare quei contributi con i quali portarla in porto. (*Interruzione del senatore Pucci*). Ho or ora terminato di dirle, onorevole Pucci, che la ammissione era stata regolarmente attribuita e che fino al 31 dicembre 1952 non avrei potuto constatare l'inadempienza della società committente.

Dice il senatore Ricci che la Direzione del cantiere di Monfalcone ha avuto una grande responsabilità. Egli ha proposto anzi, con altri colleghi, un ordine del giorno con cui si afferma che i cantieri dell'I.R.I. non debbono più dare commesse a società che non siano costituite con azioni nominative. Io dubito, che con l'attuale statuto siciliano si possa negare ad una società costituita in Sicilia con azioni al portatore l'ammissione a tutti i benefici che le leggi dello Stato italiano consentono in questa materia. In proposito dobbiamo proprio oggi essere preoccupati di una legge siciliana sull'armamento che riserba una rimarchevole quantità di benefici a società armatoriali che costituiscano la loro sede legale in Sicilia, quali fra gli altri l'esonero della ricchezza mobile per ben dieci anni sulle loro navi inscritte nei compartimenti siciliani.

Il cantiere di Monfalcone, senatore Ricci, che si trovava in una profonda crisi di commesse, aveva delle maestranze cui sovvenire e nell'attesa di provvidenze governative per nuove costruzioni, ebbe l'offerta della commessa della società « Antartide ». Doveva senz'altro rifiutarla? Senatore Ricci, è strano che abbia a chiederglielo proprio io che sono giudicato tendenzialmente liberista per non avere qualche volta risparmiato critiche alle aziende dell'I.R.I.. Dovrebbe proprio questo Governo, che ha offerto modo di riprendersi e di lavorare a dei cantieri privati, dovrebbe proprio esso rifiutare il suo intervento in un caso in cui è in ballo un cantiere I.R.I., cioè parastatale?

Io francamente non mi sento di condannare i cantieri di Monfalcone, come del resto non condannai i cantieri Ansaldo di Genova, perchè hanno assunto delle commesse di costruzioni senza essersi garentiti al cento per cento, provvedendo però ad assicurare lavoro alle maestranze e risparmiando una crisi di licenziamenti colle relative conseguenze di vario ordine.

I provvedimenti che ho avuto l'onore di proporre con questo disegno di legge a che cosa mirano? Mirano a sanare la situazione della grossa costruzione iniziata a Monfalcone. Il senatore Ricci ha detto in Commissione che comunque lo Stato qualcosa verrà a rimetterci; e cioè: o è resa possibile la trasformazione della nave in cisterna, ed allora lo Stato deve corrispondere un contributo; o lascia che la costruzione non si completi ed allora ci rimetterà egualmente perchè deve integrare il bilancio del cantiere della perdita sicura cui an-

drà incontro. Suggeriva il senatore Ricci di dare una lezione alla Direzione del cantiere. Ma io penso che noi, responsabili del Governo, e voi, potere legislativo, dobbiamo tener conto dell'interesse nazionale, perchè se lasciamo distruggere quel che è fatto ci rimettiamo il cento per cento, mentre se andiamo incontro alle possibilità di costruzione, oltre ad assicurare lavoro alle maestranze, diamo all'armamento nazionale la più grande nave cisterna. Io ho sentito la difficoltà nonchè la delicatezza, ma anche la responsabilità della situazione che ho dovuto affrontare. Credo di avere risolto il problema onestamente e nel modo più conveniente.

CAPPELLINI. Il Ministro è d'accordo sulla convenienza delle petroliere di 10 mila tonnellate su quelle di 19 mila? Perchè non ne costruisce pertanto due da 10.000?

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Se trovo sullo scalo uno scafo da 22 mila tonnellate di stazza lorda e lo devo trasformare, devo accettare di trasformarlo in una petroliera che si avvicini a questo tonnellaggio; e non posso spezzarlo per costruire due navi da 10 ovvero 12 mila tonnellate. È elementare!

Circa gli esoneri fiscali, le cose sono andate così. Al Consiglio dei ministri alla mia proposta che, trattandosi della proroga di una legge precedente, attribuiva gli stessi esoneri fiscali a tutte le navi che sarebbero state costruite in sostituzione della flotta baleniera, è stata opposta dal Ministro delle finanze l'eccezione di non voler più consentire esoneri fiscali di sorta. Poi ha consentito a concederli al naviglio peschereccio che, colla radicale trasformazione della legge Simonini, potrà essere costruito. Non credo che il Senato avrà opposizioni a consentire l'esonero fiscale a favore del « proletariato » dell'armamento. La stessa concessione il collega Vanoni finì per ammettere a favore della trasformazione della nave fattoria in cisterna. In verità, ove si riconosca la convenienza di utilizzare lo scafo di Monfalcone, bisogna pur facilitarla in qualche modo.

Si è anche affermato che la legge in esame sia una legge scriteriata e mi si è fatto osservare da parte del senatore Meacci che andiamo avanti pezzo per pezzo, che non esiste insomma un programma di costruzioni e una politica marinara e che quindi i suoi risultati sono nulli, negativi. Ma, onorevoli oppositori, non è lecito affermare che si va avanti pezzo per pezzo. In verità durante gli anni del dopoguerra sono intervenute parecchie leggi, da quella del 1945 per il ripristino di navi danneggiate e dall'altra del 1947 per il completamento di quelle incominciate durante la guerra fino alla legge del marzo 1949, e poi a quella del maggio 1950 e poi a quelle del settembre 1951 e infine ai provvedimenti del luglio 1952. Abbiamo svolto in sostanza un complesso programma di lavoro. Solo così facendo abbiamo potuto, affrontando gradualmente situazioni contingenti, permettere ai nostri cantieri di superare in parte quella crisi caratteristica, che non è sorta con il Governo nero nè con l'Esarchia, ma che è ogni tanto all'ordine del giorno, da quando esistono cantieri in Italia, a causa degli alti costi delle materie prime di cui sempre soffrimmo. Io posso e debbo reagire alla affermazione degli oppositori della estrema sinistra, forte come io sono dei risultati conseguiti e del riconoscimento dell'opinione pubblica.

La ricostruzione del naviglio mercantile nazionale ha ormai superato il tonnellaggio dell'anteguerra. Mi si oppone: « Ma ci sono navi vecchie in questo tonnellaggio ». Quasi come se nell'anteguerra non contassimo navi vecchie; come se anche nei decenni precedenti non si fossero comperate all'estero navi già in uso. Anzi oggi, come media, le navi della nostra flotta mercantile hanno una età media inferiore alla età media dell'anteguerra. Le statistiche provano che al 1° gennaio scorso abbiamo superato i tre milioni e mezzo di tonnellate di stazza lorda. Posso dunque affermare che i governi De Gasperi dal 1945 qualche cosa hanno fatto in questo campo! Aggiungerò che coi provvedimenti da me proposti e votati dal Parlamento nel luglio scorso nello « omnibus » delle provvidenze contro la disoccupazione e lo sviluppo delle attività industriali è in corso la costruzione di 280 mila tonnellate di stazza lorda di petroliere. I grandi cantieri lavorano tutti. Altro tonnellaggio è disposto per i cantieri di Trieste. Spero, con l'approvazione di questa legge, di poter dar lavoro ai cantieri minori per impostazioni di

naviglio minore ovvero peschereccio i quali lo stanno ansiosamente aspettando.

Il senatore Ricci all'articolo 7 si è fatto eco di osservazioni presentate dall'Associazione dei riparatori navali. L'articolo 7 in parola recita: « Il contributo indicato dall'articolo 9 della legge 12 maggio 1950, n. 384, è corrisposto, anche per le domande presentate entro il 23 marzo 1952, al committente dei lavori di riparazione e modificazione di navi mercantili in quanto ammesso ai benefici del capo terzo della legge 8 marzo 1949, n. 75, con provvedimento del Ministero per la marina mercantile ».

Siccome il senatore Ricci ha presentato un emendamento soppressivo di questo articolo, sarà bene precisare come stanno le cose. Lo scopo essenziale che si è proposta la legge 8 marzo 1949, n. 75, è di risolvere o lenire la crisi di lavoro delle aziende navalmeccaniche. La legge incoraggia quindi non solo la costruzione di navi, ma anche la trasformazione, la modificazione, la riparazione del naviglio già in esercizio in quanto questa attività concorra all'alleviamento della crisi. A tale fine fu prevista in quella legge, il cui schema io ebbi l'onore di preparare e di far approvare dal Consiglio dei Ministri, la corresponsione di un contributo a fondo perduto per i lavori di riparazione, modificazione e trasformazione. Le norme relative sono contenute nell'articolo 18 della legge 75 che prevede, fra l'altro, la corresponsione di un contributo sui materiali in relazione alla loro natura e quantità. Successivamente, per meglio chiarire l'ammontare di tale contributo, l'articolo 18 di detta legge venne sostituito dall'articolo 9 della legge 12 maggio 1950, n. 348 (legge Simonini), il cui contenuto è il seguente: « Ai lavori di riparazione, modificazione e trasformazione, eseguiti in Italia, degli scafi, apparati motori, macchine, caldaie, apparecchi ausiliari a bordo di navi mercantili sono applicabili le disposizioni di cui all'articolo 7 della legge precedente » (e cioè le facilitazioni fiscali della importazione in franchigia ed esenzione del diritto di licenza). Inoltre, recita ancora l'articolo sostitutivo:

« Per tali lavori è pure corrisposto un contributo sui materiali, per ogni quintale di materiale messo in opera, nella misura seguente: lire 3.500 per i materiali metallici impiegati... ; lire 2.500 per i materiali non metallici impiegati... ; lire 1.800 per il legname ».

Il contributo a fondo perduto di cui sopra, in relazione alla finalità della legge, non ha altro scopo se non quello di assicurare al committente, e cioè all'armatore, la differenza di costo dei lavori tra i cantieri nazionali e i cantieri esteri, per indurlo a fare eseguire in cantieri italiani anzichè in quelli esteri, le riparazioni. Lo stesso fine noi perseguiamo, attraverso il concorso di contributi dello Stato, per promuovere la costruzione di navi nei cantieri italiani da parte degli armatori nazionali.

Non vi può quindi essere dubbio, avuto riguardo alla finalità della legge, che il titolare del beneficio del contributo altri non possa essere se non il committente. Se così non fosse il cantiere o l'officina sarebbero invogliati a richiedere il prezzo di mercato ed il contributo statale costituirebbe un vero e proprio sovraprezzo non giustificato, come qualche volta si è tentato di fare.

Tale interpretazione delle norme di cui sopra è avvalorata in modo chiaro e mi sembra esplicito dalla relazione alla legge n. 75, del marzo 1949, redatta dalla 8ª Commissione permanente della Camera dei deputati, il cui estensore, onorevole Angelini Armando ebbe a precisare sul punto: « All'armatore che esegua in Italia lavori di riparazione, modifiche, trasformazioni degli scafi, degli apparati motori, anche se eseguiti su pontoni ecc. ecc., è corrisposto un contributo sui materiali identico a quello determinato per le nuove costruzioni e nei limiti dei quantitativi impiegati ».

La relazione alla legge Saragat, illustrando il provvedimento, precisava dunque, senza nemmeno considerare una contraria possibilità, che il contributo statale sui materiali andava al committente armatore, come è logico se non si vuole che il cantiere tratti con l'armatore per le riparazioni in base al prezzo di mercato italiano e poi percepisca esso il contributo statale.

Occorre aggiungere che nella pratica applicazione della legge n. 75 e successive modificazioni si sono rilevati alcuni contrasti circa la titolarità del cennato contributo dovendosi lamentare il fatto che a volte i prezzi del cantiere erano risultati quelli normali di mercato e che i contributi statali erano andati in ag-

giunta al prezzo e non in diminuizione. A dissipare tali contrasti si è ritenuto, all'articolo 7 dello schema di legge ora in discussione, aggiungere questa esplicita norma atta a chiarire che il titolare del contributo è il committente.

È opportuno aggiungere altresì che le domande presentate ed accolte per tali provvidenze nella quasi totalità risultano firmate in parte dal solo committente ed in parte dal costruttore con la controfirma del committente. Quindi anche sulla questione, qui avanzata dal senatore Ricci, della retroattività della disposizione e della carenza eventuale di regolarità nella presentazione delle domande di ammissione ai benefici non mi pare che vi sia luogo a preoccupazioni.

Nulla vieta naturalmente, nel caso in cui fosse già stato tenuto conto, nella determinazione del prezzo dei lavori, dell'ammontare dei contributi che pertanto andrebbero al cantiere, gli interessati si mettano d'accordo tra loro per regolare i relativi rapporti. L'Amministrazione cercherà di far rispettare e di venire incontro alla manifestata volontà delle parti. Io mi riprometto anche di chiarire con disposizioni esplicative questo concetto e di aiutare soluzioni di giustizia e di equità.

RICCI. Ha spiegato questo ai costruttori?

CAPPA, *Ministro della marina mercantile.* È la legge stessa che lo spiega perchè io non so come si possa arrivare ad una conclusione diversa. Ho esaminato la questione con molta diligenza di fronte alla memoria che i costruttori hanno presentata ed ho dovuto concordare con i miei uffici per l'interpretazione affermata nell'articolo 7, sulla base della relazione Angelini che ha accompagnata l'approvazione della legge n. 75. Ad ogni modo queste mie dichiarazioni confido varranno a chiarire alle aziende costruttrici o riparatrici di navi lo spirito della disposizione.

A questo punto ritengo poter esimermi dal trattenere ulteriormente il Senato con altre spiegazioni e delucidazioni. Voglio ritenere che anche i critici ammetteranno col loro voto favorevole, che vi sono ragioni fondate di opportunità e convenienza che giustificano la legge sottoposta all'Assemblea.

Ringrazio i senatori Tommasini e Panetti per il loro contributo alla sua illustrazione. Accetto, a titolo di raccomandazione, gli ordini del giorno che sono stati presentati in favore delle attività pescherecce, l'uno dai senatori Ravagnan, Meacci e Lanzetta, e l'altro dai senatori Genco, Tartufoli e Tommasini.

In proposito facevo osservare che il disegno di legge originario metteva a disposizione delle costruzioni e riparazioni del naviglio da pesca una somma « fino all'ammontare di un miliardo ». La Camera dei deputati ha stabilito invece che l'intero stanziamento di un miliardo resti bloccato per il naviglio peschereccio. Giustamente pertanto il senatore Lanzetta ha qui lealmente riconosciuto che intanto qualche passo più marcato, più lungo, più soddisfacente si fa con questa legge anche nei confronti dell'industria peschereccia.

Assicuro che il Ministero della marina mercantile porrà particolare attenzione nel favorire, per quanto possibile, le cooperative di produttori — perchè di questo si tratta e non di armatori — che si occupano della raccolta e della vendita del pesce e per incoraggiare l'organizzazione cooperativistica degli stessi.

È superfluo aggiungere che devo insistere per il pronto consenso del Senato a questo disegno di legge, anche per la ragione che esso deve tornare all'esame della Camera dei deputati in quanto un emendamento aggiuntivo suggerito dal Tesoro e approvato dalla Commissione senatoriale in sede referente stabilisce la elevazione a 68 miliardi del margine di 38 miliardi della garanzia che lo Stato può dare sui prestiti dell'Istituto Mobiliare Italiano per le costruzioni navali.

Attualmente è stato esaurito il margine di garanzia dello Stato già autorizzato in 38 miliardi. Vi sono domande di finanziamento in corso, fra cui quelle relative alle petroliere in costruzione in base alla legge del luglio scorso. Molti committenti di queste cisterne stanno chiedendo all'I.M.I. i finanziamenti necessari per poter integrare gli acconti che debbono ai cantieri: e se non rendiamo possibile la regolare concessione dei finanziamenti da parte dell'I.M.I., molti committenti potranno trovarsi nell'impossibilità di corrispondere gli anticipi alle aziende cantieristiche e queste nell'impossibilità di far fronte alle loro esigenze per l'acquisto del materiale e per il pagamento dei salari. Da qui l'urgenza che la legge sia ap-

provata e possa sollecitamente inviarsi alla Camera dei deputati per l'approvazione anche di questo emendamento. Per questo prego il Senato di approvarla nel testo con cui è stata rimessa all'Assemblea dalla Commissione. (*Applausi dal centro e dalla destra; congratulazioni*).

PRESIDENTE. Invito i presentatori degli ordini del giorno a dichiarare se, dopo le dichiarazioni dell'onorevole Ministro, li mantengano o meno.

V'è anzitutto l'ordine del giorno dei senatori Tommasini, Genco e Tartufoli.

TOMMASINI. Chiedo che sia posto ai voti, perchè, se il Senato lo approvasse, esso avrebbe un valore morale inestimabile, anche di fronte alla numerosissima classe peschereccia.

PRESIDENTE. Metto allora ai voti l'ordine del giorno dei senatori Tommasini, Genco e Tartufoli. Se ne dia nuovamente lettura.

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato della Repubblica, nell'approvare il disegno di legge sulla " Ulteriore proroga della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento ", richiama l'attenzione del Ministro sulle norme contenute all'articolo 4, particolarmente sotto il comma *b*), affinchè, nella utilizzazione del fondo di un miliardo per lo sviluppo e la rinnovazione del naviglio peschereccio e della relativa attrezzatura, si tenga particolarmente conto delle situazioni di difficoltà createsi alla pesca dell'Adriatico a seguito dei rapporti con gli altri Paesi rivieraschi, e si consideri la posizione economica difficile, e quindi da sostenere, nelle forme idonee del caso che la legge prevede, degli armatori di pescherecci che ricostruirono il loro unico mezzo di lavoro in base all'articolo 26 della legge n. 75 ».

PRESIDENTE. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Passiamo all'ordine del giorno dei senatori Ravagnan, Meacci e Lanzetta.

RAVAGNAN. Lo mantengo.

PRESIDENTE. Se ne dia nuovamente lettura.

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato, in riferimento all'articolo 4, lettera *b*) del presente disegno di legge, con cui viene assegnata la somma di 1 miliardo per lo sviluppo e la rinnovazione del naviglio peschereccio e della relativa attrezzatura, impegna il Governo, e per esso il Ministro della marina mercantile, a tenere nella dovuta considerazione, nell'assegnazione di tali fondi, le esigenze di aiuto all'attività ed allo sviluppo della cooperazione peschereccia ».

PRESIDENTE. Lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Passiamo ora all'esame degli articoli. Si dia lettura dell'articolo 1.

CERMENATI, *Segretario*:

Art. 1.

Il termine previsto dal primo comma dell'articolo 1 della legge 8 marzo 1949, n. 75, già prorogato al 31 dicembre 1952 dall'articolo 4 della legge 15 dicembre 1949, n. 945, è ulteriormente prorogato al 30 giugno 1956 per le nuove costruzioni navali e per le opere previste nel primo comma dell'articolo 4, lettera *b*), seconda parte della presente legge.

La proroga stabilita nel comma precedente e le disposizioni degli articoli seguenti non riguardano il beneficio fiscale previsto dall'articolo 9 della legge 8 marzo 1949, n. 75, e successive modificazioni ed integrazioni, fatta eccezione per il naviglio peschereccio indicato alla lettera *b*) dell'articolo 4 della presente legge, limitatamente a quello di nuova costruzione, e per la nave cisterna di cui all'articolo 3 della legge stessa.

PRESIDENTE. Il senatore Ricci, insieme ai senatori Parri, Pontremoli ed altri, ha proposto di aggiungere dopo il primo comma le seguenti parole: « La proroga della legge 8 marzo 1949 è inefficace quando il committente è una società per azioni al portatore ».

Il senatore Ricci ha facoltà di svolgere questo suo emendamento.

RICCI. L'emendamento l'ho già svolto in sede di discussione generale. Mi limito a poche parole, per rispondere all'onorevole Ministro il quale dubita se, dato il pronunciamento della Corte siciliana, si possa adottare questa aggiunta al progetto di legge. Io non ci vedo nessuna difficoltà, trattandosi ora di un contratto che sta facendo lo Stato, il quale evidentemente ha diritto di porre le condizioni che ritiene opportune, che cioè le società contraenti siano società ad azioni nominative. Anche se lo Stato autorizzasse le azioni al portatore, come sono autorizzate in Sicilia, io credo che questi contratti debbano essere fatti unicamente con le società ad azioni nominative. Già in passato determinate società dovevano essere per legge ad azioni nominative, anche quando erano permesse le azioni al portatore: ad esempio le società assicurative, e poi anche le banche.

LANZETTA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LANZETTA. Pur accettandone il criterio informatore noi non potremo votare a favore di questo emendamento. Noi comprendiamo la giustezza della proposizione avanzata dal senatore Ricci; ma essa ci sembra superflua. È infatti già nella prassi, oltre che nell'ordine giuridico, il concetto che le società che non dànno garanzia di far rimanere in mani italiane i beni creati con contributi dello Stato, vengano escluse dai benefici di cui al disegno di legge in discussione.

Pertanto noi voteremo contro l'emendamento se sarà mantenuto. Però preferiamo pregare il senatore Ricci di ritirarlo, anche perchè questo disegno di legge deve ritornare alla Camera dei deputati in condizioni tali che sia presto approvato, dato che i cantieri hanno bisogno di lavorare e stanno già da troppo tempo in attesa.

PRESIDENTE. Invito la Commissione e il Governo ad esprimere il proprio avviso sull'emendamento in esame.

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione è contraria.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Vorrei pregare il senatore Ricci di ritirare l'emendamento perchè non è conveniente affrontare ora e qui questo problema che io ho accennato con moderazione, poichè non ritengo — allo stato della legislazione — che il Governo possa oggi rifiutare ad una società per azioni al portatore, costituita e costituenda in Sicilia, le facilitazioni che conferisce una legge nazionale. Credo che nessuno voglia qui decidere affrettatamente o compromettere con un voto la questione.

Il senatore Ricci poi ben sa che esiste la questione più grave dell'esonero dalla ricchezza mobile in favore delle società armatoriali che si costituiscono in Sicilia. Tale problema io penso che dovrà essere affrontato, ma non in modo incidentale. Faccio poi osservare che l'emendamento Ricci, se approvato, renderebbe inoperante la legge per quanto riguarda la trasformazione della nave fattoria in nave cisterna. Se tale fosse lo scopo, cui tende il senatore Ricci, sarebbe bene che lo dicesse chiaramente.

Dichiaro quindi di non accettare l'emendamento.

RICCI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCI. Avrei preferito che l'onorevole Cappa non avesse fatto questa osservazione. Siccome la « Trinacria » o l'« Antartide » è una società con azioni al portatore, ove fosse approvato l'emendamento secondo la sua interpretazione cadrebbe tutto. Evidentemente è implicito e, se necessario, si potrà completare l'emendamento, che non si vuol dare alla disposizione effetto retroattivo e che le società che stanno stringendo contratti collo Stato potranno mettersi in regola entro un certo tempo.

Quanto all'altra, più sensata — mi scusi la parola — mi rendo conto delle sue ragioni e quindi, senz'altro anche per risparmio di tempo traduco in raccomandazione il mio emendamento.

PRESIDENTE. Metto allora ai voti il primo comma dell'articolo 1. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Si dia nuovamente lettura del secondo comma.

CERMENATI, *Segretario*:

« La proroga stabilita nel comma precedente e le disposizioni degli articoli seguenti non riguardano il beneficio fiscale previsto dall'articolo 9 della legge 8 marzo 1949, n. 75, e successive modificazioni ed integrazioni, fatta eccezione per il naviglio peschereccio indicato alla

lettera *b*) dell'articolo 4 della presente legge, limitatamente a quello di nuova costruzione, e per la nave cisterna di cui all'articolo 3 della legge stessa ».

PRESIDENTE. Il senatore Ricci, insieme con i senatori Parri ed altri, ha proposto un emendamento soppressivo della seconda parte di questo comma, dalle parole: « fatta eccezione » in poi.

Senatore Ricci. lo mantiene?

RICCI. Lo mantengo.

PRESIDENTE. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il loro avviso su questo emendamento.

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione è contraria.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Anche il Governo è contrario per la cattiva azione che si commetterebbe nei confronti del naviglio peschereccio.

PRESIDENTE. Metto anzitutto ai voti la prima parte del secondo comma, su cui non sono stati presentati emendamenti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvata*).

Metto ora ai voti l'emendamento soppressivo della seconda parte del secondo comma, proposto dai senatori Ricci ed altri. Non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(*Non è approvato*).

Metto ai voti la seconda parte del secondo comma. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvata*).

Metto ai voti l'articolo 1 nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 2.

CERMENATI, *Segretario*:

Art. 2.

Le ammissioni ai benefici del capo II della legge 8 marzo 1949, n 75, effettuate con provvedimenti del Ministro per la marina mercantile entro il 31 dicembre 1950, decadono, se le costruzioni relative non abbiano raggiunto al 31 dicembre 1952 lo stato di avanzamento, di almeno il 40 per cento.

PRESIDENTE. Su questo articolo non sono stati presentati emendamenti.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 3.

CERMENATI, *Segretario*:

Art. 3.

L'ammissione ai benefici della legge 8 marzo 1949, n. 75, e della legge 12 maggio 1950, n. 348, per la costruzione di una nave fattoria di 22.500 tonnellate di stazza lorda e per la costruzione di 12 navi cannoniere per la caccia alle balene, è mantenuta limitatamente alla costruzione di una nave cisterna di non oltre 19.000 tonnellate di stazza lorda.

PRESIDENTE. I senatori Ricci, Parri ed altri hanno presentato un emendamento aggiuntivo tendente a ripristinare il secondo comma del testo governativo, che non fu approvato dalla Camera. Si dia lettura di tale comma aggiuntivo.

CERMENATI, *Segretario*:

« Il contributo dello Stato per tale costruzione è corrisposto nella misura di 45 mila lire a tonnellata di stazza lorda, secondo le modalità di cui all'articolo 61 della legge 25 luglio 1952, n. 849 ».

PRESIDENTE. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il loro avviso su questo emendamento.

CORBELLINI, *relatore*. La Commissione è contraria per le ragioni già chiaramente espresse dal Ministro.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Sono contrario anch'io.

PRESIDENTE. Senatore Ricci, insiste nel suo emendamento?

RICCI. Si tratta di ristabilire un comma, che era nel testo presentato dal Governo, col quale si dava un concorso dello Stato di 45

mila lire per tonnellata. Adesso il concorso, in base alla legge Saragat, viene portato a 78 mila lire: c'è una differenza di 33 mila lire per tonnellata (sono quei 660 milioni di differenza). Non vedo perchè dobbiamo fare questo. Si dice: perchè dobbiamo applicare la legge Saragat. Ma l'applicazione della legge Saragat a queste navi cisterna ovvero baleniere, come volete, non è più da farsi perchè sono scaduti i termini. La nave baleniera non è in quel punto di avanzata costruzione che si rende necessario per poter profittare dei benefici della legge Saragat; inoltre non sono state impostate le cannoniere. La cisterna da sostituire alla baleniera deve essere trattata come una cosa nuova e non vedo perchè si debba un sussidio maggiore dell'attuale, conforme alla legge Cappa.

Colgo l'occasione per rispondere a quello che mi ha attribuito l'onorevole Cappa, col riferire in modo inesatto il mio commento circa le voci che correvano negli ambienti genovesi. Negli ambienti genovesi, allorquando fu nota la legge della baleniera si rideva, non credendosi affatto alla possibile realizzazione di questo progetto e si diceva che finirà per diventare nave-cisterna. Questo io ho riferito. Non capisco perchè l'onorevole Cappa sia in questo caso sia nell'altro della presunta inchiesta mi abbia attribuito cose che non ho detto. È questo un brutto sistema che deploro sia stato, nei miei confronti, ripetutamente adottato dall'onorevole Cappa e mi riservo fare citazioni precise. Mi capitava lo stesso quando sedeva a quel banco il suo predecessore, onorevole Costanzo Ciano, il quale pure per amore di polemica, o quando voleva sostenere qualche sua tesi, mi attribuiva cose sbagliate che si affannava a rettificare non risparmiando l'ironia. Si serviva di me come la sua testa di turco e, per smentirmi, sviluppava la sua tesi. Per non inasprire finii col dirgli esser tale la mia devozione per lui che, se lo credeva proprio conveniente, io l'autorizzavo a continuare in quella strada.

In verità non ho neanche pronunciato la parola inchiesta: ho soltanto pregato l'onorevole Cappa di svolgere un'indagine per accertare le modalità con cui fu accordata una dilazione nei pagamenti e mi son riservato di fare poi un'interrogazione od altra proposta come meglio crederò. Mi riferisco al verbale che dice: Sarebbe il caso di fare un'indagine per conoscere chi erano e chi sono gli amministratori della società siciliana, ed anche se siano state fatte pressioni sull'I.R.I.

Anche ammettendo la necessità di dar lavoro ai cantieri non lasciando inoperosa la mano d'opera, questo non autorizzava l'amministrazione dei cantieri a rischiare 1.300 milioni procedendo arbitrariamente e contro la buona regola. Quando sarà fatta l'indagine vedremo fino a qual punto arriva la responsabilità di quella società, responsabilità che oggi appare grave.

PRESIDENTE. Metto ai voti il comma aggiuntivo proposto dai senatori Ricci ed altri, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*Non è approvato*).

Metto ai voti l'articolo 3. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Si dia lettura degli articoli successivi.

CERMENATI, *Segretario*:

Art. 4.

I fondi che risultino disponibili per effetto dell'applicazione del precedente articolo 2, dedotto l'ammontare dei contributi per la costruzione della nave di cui all'articolo 3, sono utilizzati:

a) per la somma di 1.500 milioni, per la corresponsione dei contributi previsti dal capo III della legge 8 marzo 1949, n. 75, purchè le domande di ammissione ai benefici stessi siano state presentate entro il 23 marzo 1952 e le opere in esse previste siano ritenute rispondenti alle particolari esigenze dell'economia nazionale ai sensi del secondo comma dell'articolo 1 della legge citata.

La corresponsione dei contributi è condizionata all'accoglimento delle domande di ammissione ai benefici del capo III;

b) Per la somma di 1 miliardo per favorire lo sviluppo e la rinnovazione del naviglio peschereccio e della relativa attrezzatura con i benefici previsti dalla legge 8 marzo 1949, n. 75, e successive modificazioni.

Per quanto riguarda la sostituzione di nuovi apparati motori completi di costruzione nazionale mai impiegati, incluse tubolature, grigliati e paglioli o di complessi costitutivi di apparato motore con i relativi accessorii, si applicano le disposizioni degli articoli 15, 16 e 17 della legge 8 marzo 1949, n. 75.

Il residuo stanziamento e le somme eventualmente non impiegate per l'applicazione delle norme di cui alle lettere *a*) e *b*) del comma precedente sono devolute:

1) alla liquidazione di contributi per navi ammesse ai sensi dell'articolo 9 ai benefici previsti dall'articolo 27 della legge 8 marzo 1949, n. 75;

2) per l'ammissione ai benefici previsti dal secondo comma dell'articolo 30 della legge citata;

3) per la concessione di un contributo supplementare, d'importo pari al contributo di ammortamento, alle navi posa cavi ammesse ai benefici della legge 8 marzo 1949, n. 75, e 12 maggio 1950, n. 348, le cui caratteristiche tecniche, le maggiori attrezzature e le dotazioni di apparecchi scientifici siano tali da consentire alle navi stesse, oltre il normale impiego, particolari servizi idrografici e ricerche oceanografiche;

4) per favorire la costruzione coi benefici e secondo le norme dei capi II e VII della legge precitata di altre navi di qualsiasi tipo non comprese nelle categorie previste dalla lettera *b*).

L'ammissione ai benefici del presente articolo può essere concessa sia in base a domande già presentate nei termini di cui al primo comma dell'articolo 2 della legge citata, sia in base a nuove domande presentate entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge.

Alle navi costruite in base alla presente legge sono applicabili le disposizioni previste dal capo IV della legge 8 marzo 1949, n. 75.

(*È approvato*).

Art. 5.

Con decreto del Presidente della Repubblica da emanarsi su proposta del Ministro per la marina mercantile, entro sei mesi dalla entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le norme per attuare la rinnovazione del naviglio peschereccio. Tale rinnovazione deve effettuarsi in rapporto alle esigenze tecnico-economiche della pesca, determinando il tonnellaggio minimo, la potenza del motore, la velocità, i requisiti tecnici e le attrezzature del naviglio da costruire e i termini della ricostruzione.

Il termine indicato nel penultimo comma dell'articolo precedente decorre, limitatamente alle domande per la costruzione di navi da pesca, dall'entrata in vigore del decreto presidenziale, previsto dal comma precedente.

(*È approvato*).

Art. 6.

In caso di ammissione, ai sensi del n. 4 del secondo comma dell'articolo 4, ai benefici della legge 8 marzo 1949, n. 75, per la costruzione di navi cisterne di stazza lorda superiore a 6.000 tonnellate, il contributo dello Stato è corrisposto nella misura di 39.757 lire a tonnellata di stazza lorda, secondo le modalità di cui all'articolo 61 della legge 25 luglio 1952, n. 949, e salvo l'applicazione del disposto dell'articolo 57 della legge stessa.

(*È approvato*).

Art. 7.

Il contributo indicato dall'articolo 9 della legge 12 maggio 1950, n. 348, è corrisposto, anche per le domande presentate entro il 23 marzo 1952, al committente dei lavori di riparazione e modificazione di navi mercantili in quanto ammesso ai benefici del capo III della legge 8 marzo 1949, n. 75, con provvedimento del Ministro per la marina mercantile.

(*È approvato*).

PRESIDENTE. Il senatore Ricci ha proposto, insieme con i senatori Parri, Pontremoli ed altri, di sopprimere quest'articolo.

Il senatore Ricci ha facoltà di svolgere questo emendamento.

RICCI. Il ministro Cappa ha spiegato come egli ritenga più conveniente e più in conformità di altre disposizioni di legge di riservare la domanda del contributo agli armatori anzichè ai costruttori. Io non entro nel merito di questa spiegazione tecnica, ma insisto su un'altra questione, quella della retroattività. Infatti si parla di domande presentate entro il 23 marzo 1952. Se entro questo termine la domanda fosse stata presentata solo dal costruttore, cosa succede, è improcedibile? Io domando all'onorevole Cappa se non ritiene opportuno sopprimere questa parte per evitare la questione della retroattività.

PRESIDENTE. Invito il Governo e la Commissione ad esprimere il proprio avviso sull'emendamento in esame.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. In realtà questo articolo 7 costituisce proprio un chiarimento alle contestazioni che potevano sorgere. Si mira ad impedire che le ditte per riparazioni navali facciano contratti sulla base del prezzo di mercato e poi trattengano il contributo che lo Stato concede per alleviare l'onere al committente.

La soppressione di questo articolo lascerebbe adito a confusioni ed equivoci. Comunque nell'applicazione l'Amministrazione farà in modo di rendere o favorire giustizia, ed a seconda della combinazione contrattuale che avranno fatto armatori e cantieristi cercherà che il contributo vada a chi va realmente dato.

CORBELLINI, *relatore*. Anche la Commissione è contraria.

PRESIDENTE. Senatore Ricci, insiste nell'emendamento?

RICCI. Non vi insisto.

PRESIDENTE. Metto allora ai voti l'articolo 7. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 8.

CERMENATI, *Segretario*:

Art. 8.

Il Ministro per la marina mercantile ha la facoltà di disporre in ogni tempo ispezioni, accertamenti e controlli in genere, allo scopo di stabilire se i benefici concessi in base all'articolo 26 della legge 8 marzo 1949, n. 75, siano stati devoluti realmente a favore dei sinistrati previsti dalla norma predetta. In caso contrario il Ministro ha facoltà di promuovere la revisione delle condizioni speciali dei finanziamenti.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Passiamo all'articolo 9.

Al testo approvato dalla Camera dei deputati la Commissione ha proposto di aggiungere un secondo comma.

Si dia lettura dell'articolo nel testo proposto dalla Commissione.

CERMENATI, *Segretario*:

Art. 9.

I benefici previsti dall'articolo 27 della legge 8 marzo 1949, n. 75, spettano al committente delle costruzioni navali indicate nell'articolo stesso in quanto ammesse al godimento di essi dal Ministro per la marina mercantile.

L'importo complessivo della garanzia sussidiaria dello Stato prevista dal capo IV della legge 8 marzo 1949, n. 75, richiamato dall'articolo 64 della legge 25 luglio 1952, n. 949, è elevato a 68 miliardi di lire.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 10.

CERMENATI, *Segretario*:

Art. 10.

La spesa di lire 13.100 milioni prevista dalla legge 5 settembre 1951, n. 902, per gli esercizi finanziari 1953-54, 1954-55 e 1955-56 viene così ripartita:

lire 4.400 milioni per l'esercizio finanziario 1953-54;

lire 4.400 milioni per l'esercizio finanziario 1954-55;

lire 4.300 milioni per l'esercizio finanziario 1955-56.

(*È approvato*).

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso, con la modificazione introdottavi. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni, con richiesta di risposta scritta, pervenute alla Presidenza.

CERMENATI, *Segretario*:

Al Ministro dei lavori pubblici, per sapere se gli consta:

a) che recentemente all'Acquedotto Pugliese in pochissimi giorni sono stati assunti, senza alcun concorso, 28 impiegati al reparto di Lecce, 18 al reparto di Gallipoli e 15 al reparto di Brindisi, senza che motivi pressanti di lavoro avessero giustificato lo straordinario oneroso provvedimento.

È presumibile che analoghe assunzioni siano state fatte per i reparti di Taranto, Grottaglie, Bari, Potenza, Matera e Foggia. Si chiede di sapere il numero degli impiegati assunti per detti reparti.

L'interrogante rende noto che dal 1948 in poi ha spesso rivolto cortesi preghiere alla amministrazione dell'Acquedotto perchè fosse stato assunto qualche giovane bisognoso, munito di titoli sufficienti, figlio di combattenti e reduci, talvolta orfano di guerra, e n'ebbe sempre un rifiuto motivato dalla mancanza di necessità di nuovi impiegati e dal divieto di nuove assunzioni imposto dalla legge del febbraio 1948, che si dice ancora imperante;

b) che le automobili in dotazione all'amministrazione del detto Acquedotto scorrazzano ogni giorno specialmente per i Comuni appartenenti al Collegio elettorale salentino.

Chiedo poi di sapere l'importo totale degli stipendi che verrà pagato mensilmente a tutti i nuovi impiegati e salariati ora assunti e quanto mensilmente si spende per l'uso delle automobili.

Inoltre chiedo di sapere se gli consta che — così come in occasione delle precedenti elezioni — anche per le prossime si stanno eseguendo in tutta fretta opere di fornitura d'acqua che non fu possibile ottenere in lunghi anni di incessanti richieste da pubbliche amministrazioni, specialmente se rette da appartenenti a partiti diversi dalla Democrazia cristiana (2677).

NACUCCHI.

Al Ministro dei trasporti, per conoscere le ragioni per le quali il Servizio materiali trazione Firenze, nonostante la regolare aggiudicazione a licitazione privata della fornitura di personale operaio e di manovalanza per l'esecuzione dei servizi vari presso le Officine Locomotive delle Ferrovie dello Stato in Verona, alla Cooperativa appalti marittimi ferroviari edili S.C.A.M.F.E., l'adempimento delle prescritte formalità da parte di questa, la sistemazione dei rapporti di lavoro, con il personale dipendente dalla precedente gestione, la prestazione anche di garanzia bancaria per 100 milioni, sebbene non prescritta, l'intervento del sindaco di Verona, senatore Uberti, e del Prefetto di Verona presso il Servizio materiali trazione di Firenze, nonchè del legale della S.C.A.M.F.E. per l'inizio dell'appalto all'epoca stabilita, precisamente al 1° marzo, dispose il rinvio di un mese, con danno morale e materiale della Cooperativa ed anche dello Stato.

Rinvio che era stato preannunziato, subito dopo l'aggiudicazione dell'appalto, ai preposti della Cooperativa da incaricati della ditta Cesari, la quale da anni aveva in concessione questo servizio con il sistema della lettera commerciale di rinnovo, a condizioni molto remunerative, e che, ancora prima della licitazione, aveva fatto forti e ripetute pressioni presso la S.C.A.M.F.E. per dissuaderla dal concorrere.

Si chiede al Ministro dei trasporti se sia possibile ottenere che questa sospensione venga fatta cessare con la consegna immediata del servizio alla Cooperativa S.C.A.M.F.E., costituita da ex combattenti, reduci e partigiani (2678).

DE BOSIO.

Al Ministro dei trasporti, per sapere se risponda al vero che più del 50 per cento dei servizi appaltati dal Servizio materiali e trazione di Firenze per la pulizia delle vetture, dei carri ferroviari, servizi dei depositi locomotive, manipolazione dei combustibili, servizi vari nelle squadre di rialzo, fornitura di mano d'opera nelle Officine locomotive ed altri servizi vari viene affidato da anni ad un gruppo di pochi imprenditori, associati nella Federazione ausiliaria del traffico, con il sistema della lettera di rinnovo dei contratti a prezzi molto remunerativi.

Se sia vero che per i cosiddetti piccoli servizi, nei quali vengono impiegati non più di 50-60 operai, i contratti d'appalto vengono rinnovati alla scadenza esclusivamente a mezzo di licitazione e conclusi a tariffe inferiori di quelle stabilite per i cosiddetti grandi appalti.

L'interrogante chiede anche all'onorevole Ministro dei trasporti le ragioni per cui con circolare ministeriale del servizio P.A.G. delle Ferrovie dello Stato in data 16 ottobre 1952, n. 31/3/12000 è fatto divieto alle varie Amministrazioni di invitare alle licitazioni private e gare pubbliche cooperative fuori del proprio Comune di residenza, compromettendo le possibilità di lavoro cooperativistico e perpetuando una situazione di monopolio delle grandi imprese private, ai danni anche dell'Amministrazione dello Stato (2679).

DE BOSIO.

Al Ministro di grazia e giustizia, per conoscere se e quando intenda, in relazione agli impegni pubblicamente assunti, promuovere la istituzione di quelle nuove sezioni della Corte di cassazione di cui tutti riconoscono l'urgente necessità nell'interesse dell'Amministrazione della giustizia (2680).

BERLINGUER.

Al Ministro della pubblica istruzione: in relazione al funzionamento di fatto in Verona, di una scuola libera superiore di Scienze storiche, all'invito diramato dal sedicente « Rettore » della medesima per la inaugurazione « dell'anno accademico » 1952-53, fregiato di sigillo con la scritta « Verona Universitaria », alla richiesta di trasformazione in Università della predetta scuola pubblicata sul periodico « Verona Fedele » dell'11 gennaio 1953, alle precisazioni del presidente della scuola riportate sul quotidiano « l'Arena » di Verona del 27 febbraio 1953 che confermano l'intenzione di creare un Centro superiore di studi storici ovvero una Facoltà di scienze storiche, il sottoscritto chiede quale atteggiamento intenda assumere in merito l'onorevole Ministro della pubblica istruzione non solo per evitare una nociva deprecata dispersione delle istituzioni universitarie, ma altresì per tutelare la plurisecolare unità universitaria del Veneto rappresentata dall'Ateneo di Padova (2681).

LORENZI.

PRESIDENTE. Il Senato si riunirà nuovamente in seduta pubblica domani, giovedì 5 marzo, alle ore 16, col seguente ordine del giorno:

I. Votazione per la nomina di un membro supplente dell'Assemblea consultiva del Consiglio d'Europa.

II. Seconda deliberazione sulla proposta di legge costituzionale:

Deputati LEONE ed altri. — Norme integrative della Costituzione concernenti la Corte costituzionale (2472-*bis*) (*Approvata dalla Camera dei deputati*) (*Proposta di legge costituzionale approvata, in prima deliberazione, dall'Assemblea nella seduta del 2 ottobre 1952*).

III. Discussione dei seguenti disegni di legge e delle seguenti proposte di legge:

1. BERTONE ed altri. — Concessione di miglioramenti alle pensioni delle vedove e degli orfani, genitori, collaterali ed assimilati, dei Caduti in guerra ed alle pensioni degli invalidi di guerra dalla seconda all'ottava categoria (2803).

2. Pagamento dell'indennità per i terreni espropriati e altre disposizioni finanziarie per l'applicazione delle leggi 12 maggio 1950, n. 230, e 21 ottobre 1950, n. 841 (2738) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

3. Tutela delle denominazioni di origine e di provenienza dei vini (1875).

4. BERLINGUER ed altri. — Miglioramento del sussidio post-sanatoriale a favore dei tubercolotici assistiti dai Consorzi antitubercolari (2512).

5. Deputati DAL CANTON Maria Pia, BIANCHI Bianca ed altri. — Modificazioni alle norme dell'ordinamento dello stato civile relative ai figli illegittimi (2560) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

6. Ratifica ed esecuzione della Convenzione sullo Statuto dell'Organizzazione del Trattato Nord Atlantico, dei rappresentanti nazionali e del personale internazionale, firmata ad Ottawa il 20 settembre 1951 (2589).

7. Modificazioni alla legge 22 giugno 1950, n. 445, concernente la costituzione di Istituti regionali per il finanziamento alle medie e piccole industrie (2541).

8. Delega legislativa al Governo per l'attribuzione di funzioni statali d'interesse esclusivamente locale alle Provincie, ai Comuni e ad altri Enti locali e per l'attuazione del decentramento amministrativo (2533) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

9. Modifiche alla legge 8 marzo 1951, n. 122, contenente norme per l'elezione dei Consigli provinciali (2283) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

10. Deputati CAMPOSARCUNO ed altri. — Proroga del termine di cui alla XI delle « Disposizioni transitorie e finali » della Costituzione (2632) (*Approvata dalla Camera dei deputati*).

11. SILVESTRINI ed altri. — Costituzione del Ministero dell'igiene e della sanità pubblica (2087).

12. SCOCCIMARRO ed altri. — Norme per la riparazione degli errori giudiziari, in attuazione dell'articolo 24, ultimo comma, della Costituzione della Repubblica italiana (686).

13. TERRACINI ed altri. — Concessione della pensione invalidità e morte ai perseguitati politici antifascisti e ai loro familiari superstiti (2133).

IV. Seguito della discussione dei seguenti disegni di legge e delle seguenti proposte di legge:

1. Provvidenze per i mutilati ed invalidi e per i congiunti dei Caduti che appartennero alle Forze armate della sedicente repubblica sociale italiana (2097).

2. Regolazioni finanziarie connesse con le integrazioni del prezzo di prodotti industriali accordate sul bilancio dello Stato (1638).

3. Delegazione al Governo dell'emanazione di norme di attuazione dello Statuto speciale per la Valle d'Aosta approvato con legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 4 (2276).

4. Disposizioni sul collocamento a riposo dei dipendenti statali (1869).

5. MICELI PICARDI. — Elevazione del limite di età per il collocamento a riposo degli impiegati statali con funzioni direttive (1703).

6. MACRELLI ed altri. — Rivendica degli immobili trasferiti ad organizzazioni fasciste od a privati e già appartenenti ad aziende sociali, cooperative, associazioni politiche o sindacali, durante il periodo fascista (35).

V. Discussione del disegno di legge:

Disposizioni per la protezione della popolazione civile in caso di guerra o di calamità (Difesa civile) (1790) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

VI. Seguito della discussione del disegno di legge:

Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1235, sull'ordinamento dei Consorzi agrari e della Federazione italiana dei Consorzi agrari (953) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

VII. Seguito della discussione della mozione:

FIORE (BITOSSI, BERLINGUER, BOCCASSI, FABBRI, MOLINELLI, LAZZARINO, MEACCI, GHIDETTI, GIUA, MARANI, MANTICA, FERRARI). — Il Senato considerato: *a*) che con la legge 4 aprile 1952, n. 218, il legislatore ha inteso

migliorare le condizioni di miseria di tutti i pensionati della Previdenza sociale e non peggiorarle; *b*) che centinaia di migliaia di pensionati della Previdenza sociale, i quali hanno, in base alla citata legge, ricevuto dei modestissimi aumenti tali da percepire, ora, qualche centinaio di lire in più di 7.000 mensili, sono stati immediatamente defraudati di una somma di gran lunga superiore agli aumenti ottenuti, essendosi applicata nei loro confronti la legge 15 febbraio 1952, numero 80, secondo la quale il lavoratore attivo che ha suo carico il genitore pensionato viene privato del diritto agli assegni familiari per il genitore e questi viene privato del diritto all'assistenza medico-farmaceutica da parte dell'I.N.A.M. se la pensione supera le 7.000 mensili; *c*) che diecine di migliaia di vecchi lavoratori per colpa dei datori di lavoro e dell'insufficiente azione di controllo di uffici statali versano nella più squallida miseria, privi come sono di ogni e qualsiasi pensione; invita il Governo a predisporre, con carattere d'urgenza, i provvedimenti necessari perchè venga modificata la legge 15 febbraio 1952, n. 80, riguardante i massimali che privano il lavoratore attivo degli assegni familiari per il genitore a carico e perchè i vecchi senza pensione possano fruire d'un assegno mensile continuativo (67).

La seduta è tolta (ore 20,05).

Dott. MARIO ISGRÒ
Direttore dell'Ufficio Resoconti